

JOURNAUX

DU

SÉNAT DU CANADA

VOL. XLVI.

6025—1

JOURNAUX

DU

SÉNAT DU CANADA



SON EXCELLENCE LE TRÈS HONORABLE SIR ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, VICOMTE HOWICK, BARON GREY DE HOWICK, DANS LE COMTÉ DE NORTHUMBERLAND, DANS LA PAIRIE DU ROYAUME-UNI, ET BARONET, CHEVALIER GRAND-CROIX DE L'ORDRE TRÈS DISTINGUÉ DE SAINT-MICHEL ET SAINT-GEORGE, CHEVALIER GRAND-CROIX DE L'ORDRE ROYAL VICTORIA, ETC., ETC., GOUVERNEUR GÉNÉRAL ET COMMANDANT EN CHEF DE LA PUISSANCE DU CANADA

TROISIÈME SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

1910-11

VOL. XLVI

6025—1½

JOURNAUX

DU

SÉNAT DU CANADA

CANADA



GREY.

[L.S.]

GEORGE CINQ, par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et les députés élus à la Chambre des Communes de Notre dite Puissance et à tous et chacun de vous,—SALUT:

PROCLAMATION.

ATTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé à lundi, le treizième jour du mois de juin courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en notre cité d'Ottawa: SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter tous et chacun de vous d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant à tous et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre cité d'OTTAWA, LUNDI, le DIX-HUITIÈME jour du mois de JUILLET prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dite Puissance du Canada, et y agir comme de droit. CE À QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre Très fidèle et Très bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Puissance du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'OTTAWA, dans Notre dite Puissance, ce SIXIÈME jour de JUIN, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent dix et de Notre Règne la première.

Par ordre,

JAMES G. FOLEY,

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

CANADA



D. GIROUARD,

Administrateur.

GEORGE CINQ, par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et les députés élus à la Chambre des Communes de Notre dit Dominion, et à tous et chacun de vous,—SALUT:

PROCLAMATION.

ATTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé à lundi, le dix-huitième jour du mois de juillet courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en Notre cité d'Ottawa: SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter tous et chacun de vous d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant à tous et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre cité d'OTTAWA, SAMEDI, le VINGT-SEPTIÈME jour du mois d'AOÛT prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dit Dominion du Canada, et y agir comme de droit. CE À QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre fidèle et bien-aimé DÉSIRÉ GIROUARD, le juge le plus ancien de Notre cour Suprême du Canada et administrateur du Gouvernement de Notre Dominion du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'OTTAWA, dans Notre dit Dominion, ce QUINZIÈME jour de JUILLET, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent dix et de Notre Règne la première.

Par ordre,

JAMES G. FOLEY,
Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

CANADA



D. GIROUARD,
Suppléant du Gouverneur général du Canada.

GEORGE CINQ, par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et les députés élus à la Chambre des Communes de Notre dit Dominion, et à tous et chacun de vous,—SALUT:

PROCLAMATION.

ATTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé à samedi, le vingt-septième jour du mois d'août courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en Notre cité d'Ottawa: SACHEZ MAINTENANT, que pour diverses causes et considérations et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter tous et chacun de vous d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant à tous et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre cité d'OTTAWA, SAMEDI, le PREMIER jour du mois d'OCTOBRE prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dit Dominion du Canada, et y agir comme de droit. CE À QUOI VOUS NE DEVEZ MANQUER.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre fidèle et bien-aimé l'honorable DÉSIRÉ GIROUARD, le juge le plus ancien de Notre cour Suprême du Canada, et Suppléant de Notre Très fidèle et Très bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Dominion du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'OTTAWA, dans Notre dit Dominion, ce VINGT-QUATRIÈME jour d'AOÛT, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent dix et de Notre Règne la première.

Par ordre,

JAMES G. FOLEY,
Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

CANADA



GREY.

[L.S.]

George Cinq, par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi. Empereur des Indes.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et les députés élus à la Chambre des Communes de Notre dit Dominion, et à tous et chacun de vous,—Salut :

PROCLAMATION.

ATTENDU que Notre Parlement du Canada se trouve prorogé à samedi, le premier jour du mois d'octobre courant, auquel temps vous étiez tenus et il vous était enjoint d'être présents en Notre cité d'Ottawa: Sachez maintenant, que pour diverses causes et considérations et pour la plus grande aise et commodité de Nos bien-aimés sujets, Nous avons cru convenable, par et de l'avis de Notre Conseil Privé du Canada, de vous exempter tous et chacun de vous d'être présents au temps susdit, vous convoquant et par ces présentes vous enjoignant à tous et à chacun de vous de vous trouver avec Nous en Notre Parlement du Canada, en Notre cité d'Ottawa, samedi, le cinquième jour du mois de novembre prochain, pour prendre en considération l'état et la prospérité de Notre dit Dominion du Canada, et y agir comme de droit. Ce à quoi vous ne devez manquer.

En foi de quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. Témoin, Notre Très fidèle et Très bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir Albert Henry George, Comte Grey, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Dominion du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, dans Notre dit Dominion, ce vingt-quatrième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent dix et de Notre Règne la première.

Par ordre,

James G. Foley,

Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

CANADA



GREY.

[L.S.]

GEORGE CINQ, par la Grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

A Nos Très-Aimés et Fidèles les Sénateurs de la Puissance du Canada et les députés élus à la Chambre des Communes de Notre dit Dominion, et à tous et chacun de vous,—SALUT:

PROCLAMATION.

ATTENDU que l'Assemblée de Notre Parlement du Canada se trouve prorogée à samedi, le cinquième jour du mois de novembre prochain, NÉANMOINS, pour certaines causes et considérations, NOUS AVONS JUGÉ À PROPOS de la proroger de nouveau à JEUDI, le DIX-SEPTIÈME jour du mois de NOVEMBRE prochain, de manière que ni vous ni aucun de vous, n'êtes tenus de vous trouver en Notre cité d'Ottawa le dit cinquième jour de novembre prochain; car NOUS VOULONS que vous et chacun de vous à cet égard soyez exonérés; vous commandant et par ces présentes, vous enjoignant, et à chacun de vous et tous autres y intéressés, de vous trouver personnellement en Notre cité d'OTTAWA, JEUDI, le DIX-SEPTIÈME jour du mois de NOVEMBRE prochain, pour l'EXPÉDITION DES AFFAIRES, et y traiter, agir, et conclure sur les matières qui, par la faveur de Dieu, en Notre dit Parlement du Canada pourront, par le Conseil commun de Notre dit Dominion, être ordonnés.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes, et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre Très fidèle et Très bien-aimé Cousin et Conseiller le Très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Dominion du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'OTTAWA, dans Notre dit Dominion, ce QUATORZIÈME jour d'OCTOBRE, en l'année de Notre-Seigneur mix neuf cent dix et de Notre Règne la première.

Par ordre,

JAMES G. FOLEY,
Greffier de la Couronne en Chancellerie, Canada.

JOURNAUX

DU

SÉNAT DU CANADA

Jeudi, 17 novembre 1910.

Le Sénat s'est réuni à deux heures et demie de l'après-midi, le jeudi, dix-septième jour de novembre en la première année du règne de Notre Souverain Seigneur George Cinq, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la foi, Empereur des Indes, étant la troisième session du onzième Parlement de la Puissance du Canada, convoqué par proclamation.

Les membres présents dans la salle du Sénat dans la cité d'Ottawa, étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Belcourt,
Bolduc,
Bowell (Sir Mackenzie),
Boucherville de
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Costigan,
Cox,
Dandurand,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Fiset,
Gibson,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Lougheed,
MacKay (Alma),
MacKeen,
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Roche,
Ross (Sir George W.),
Ross (Halifax),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thibaudeau,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable Président a informé le Sénat qu'après le décès d'un souverain il est d'usage que les membres des deux Chambres du Parlement renouvellent leur serment d'allégeance lors de l'accession au trône de son successeur et que le greffier du Sénat est autorisé à recevoir le dit serment.

L'honorable Président a lu la communication suivante de Son Excellence le Gouverneur général:—

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 17 novembre 1910.

MON CHER SÉNATEUR,—Je viens justement de recevoir la copie ci-jointe et enluminée de l'adresse du Parlement du Canada que nous avons eu l'honneur, Lady Grey et moi, de recevoir à la clôture de la dernière session.

Je suis sûr qu'il n'est pas nécessaire de vous dire que cette adresse qui s'étale dans son cadre d'argent et qu'embellit si à propos la présence du castor et des feuilles d'érable, occupera toujours une place d'honneur dans ma maison et me rappellera, ainsi qu'à ma famille, les très heureuses années passées en Canada. Ces années ont été pour nous des plus intéressantes et des plus charmantes par les développements incessants par la chaleur d'une courtoisie générale unanime.

Veuillez agréer de ma part, comme de celle de Lady Grey et de mes filles, l'assurance de notre plus cordiale gratitude pour ce souvenir si précieux de notre séjour en Canada et des sentiments chaleureux et amicaux que la population du Canada nous a témoignés.

Je demeure en réitérant mes remerciements au Sénat et à la Chambre des Communes pour l'honneur qu'ils m'ont fait.

Votre sincèrement dévoué,
GREY.

L'honorable Président a présenté au Sénat une communication du secrétaire du Gouverneur général.

BUREAU DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 15 novembre 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle du Sénat pour ouvrir la session du Parlement de la Puissance, le jeudi, dix-sept novembre, à trois heures de l'après-midi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. O. MALCOLM,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable
Président du Sénat.

Le Sénat s'est ajourné à loisir.

Son Excellence le Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada, étant assis dans le fauteuil sur le Trône.

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre « que c'est le

plaisir de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement auprès d'Elle, dans la salle du Sénat ».

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur;

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'ouvrir la session par le gracieux discours suivant:—

Honorables Messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des Communes:

Lorsque j'ai prorogé le Parlement au mois de mai dernier, j'étais à la veille de compléter le terme ordinairement fixé à la charge de Gouverneur général, mais il a plu à Sa Majesté le roi George V de me continuer dans les fonctions de son représtant au Canada, et en conséquence, c'est avec grand plaisir que je vous souhaite encore la bienvenue à l'ouverture d'une nouvelle session.

Nous nous rencontrons sous l'impression du deuil qu'une calamité nationale, la mort de notre souverain bien-aimé, le roi Edouard VII, a répandu sur ce pays et tout l'empire britannique. Non seulement ses sujets, mais aussi toutes les nations civilisées déplorent sa perte. Le monde avait appris à apprécier les dons de son esprit et les nombreuses qualités qui lui ont valu le surnom d'Edouard le Pacifique, que lui reconnaîtra l'histoire.

C'est avec un grand plaisir que je vous félicite de la prospérité toujours croissante de cette terre bénie. L'industrie et le commerce se développent de tous côtés à pas rapides. Le montant total des importations et des exportations dépasse de beaucoup celui des années passées, et l'accroissement de nos manufactures et du commerce intérieur va de pair avec le développement de notre commerce extérieur.

Si la moisson, dans certaines parties des provinces de l'Ouest, n'a pas tenu les promesses que les belles apparences au printemps avait fait naître, cependant, le rendement total est assez satisfaisant, et au point de vue de la moisson, les provinces de l'Est ont été plus favorisées qu'à l'ordinaire. La position actuelle du pays démontre, d'une façon positive, que, même avec une production moindre sur certains points, l'immensité et la variété de nos ressources, garantissent en tout temps, une forte proportion de prospérité dans l'ensemble du Canada.

Nous avons conclu avec le gouvernement de Sa Majesté les négociations pour l'achat de l'Amirauté des deux croiseurs, *la Niobé* et *le Rainbow*, qui sont arrivés au Canada et stationnent maintenant dans les eaux canadiennes conformément à la politique adoptée à la dernière session dans le but de créer un service naval.

Le tribunal de La Haye auquel avait été soumis le différend entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, relativement aux pêcheries dans les eaux du Canada et de Terre-Neuve, a rendu une sentence arbitrale qui a été acceptée par toutes les parties en cause comme règlement juste et équitable d'une cause pendante depuis longtemps. Ce résultat est d'autant plus satisfaisant qu'il va tendre non seulement à promouvoir la paix et l'amitié entre nous et nos voisins, mais aussi à établir la coutume de régler les difficultés internationales au moyen de l'arbitrage.

La construction du chemin de fer National Transcontinental se poursuit avec des progrès sensibles et cette route a fourni cette année un débouché de l'Ouest vers les grands lacs à une immense quantité de grain. On espère qu'avant longtemps un arrangement sera conclu relativement à l'exploitation des parties terminées de cette ligne, en attendant son parachèvement de Moncton à Winnipeg.

Le projet de construction d'un chemin de fer à la Baie-d'Hudson dont s'est préoccupée l'attention publique depuis plusieurs années, est entré dans la voie de l'exécution. Déjà un contrat a été signé pour la construction sur la Saskatchewan, à la mission du Pas, d'un pont auquel on est à travailler. Durant la présente session un projet de loi vous sera soumis relativement à la continuation et au parachèvement de cette entreprise avec toute la diligence possible. La mise en rapport de notre

grand pays de l'Ouest avec le Canada oriental et aussi avec les marchés d'outre-mer au moyen de cette nouvelle voie ferrée et de l'océan, ouvrira non seulement à la colonisation une nouvelle partie du Canada, mais aidera aussi beaucoup au développement du commerce, au double avantage des producteurs et des consommateurs.

Mon gouvernement s'est occupé avec le plus grand soin de la construction du pont de Québec, la plus vaste entreprise de ce genre que le monde ait connue, et l'on prend toutes les précautions possibles pour assurer le succès de sa construction. Un contrat pour la sous-structure a été passé. Des soumissions pour la construction de la superstructure ont été reçues de quatre compagnies responsables et cette affaire est maintenant à l'étude.

On espère que le contrat sera signé prochainement et le travail de construction poussé avec vigueur jusqu'à ce qu'il soit terminé.

Tout en reconnaissant l'importance de notre commerce intérieur et la grande valeur des marchés du Royaume-Uni pour nos produits, mon gouvernement sent qu'il doit profiter de toutes chances qui se présentent de promouvoir des relations amicales de commerce avec les colonies britanniques et les pays étrangers, afin que le surplus de notre production trouve un marché dans ces pays aux conditions les plus favorables.

Conformément à cette ligne de conduite, des accords commerciaux ont été conclus avec l'Italie et la Belgique et une liste de droits réduits a été accordée aux Pays-Bas.

L'avantage d'avoir des arrangements tarifaires plus satisfaisants entre les Etats-Unis et le Canada a été reconnu depuis longtemps des deux côtés de la frontière. La politique commerciale de la République n'a pas, par le passé, vu d'un bon œil les importations du Canada. Si nous avons beaucoup acheté des Etats-Unis, ceux-ci en retour ont fait très peu d'achats chez nous. Nous sommes heureux de constater qu'une politique plus libérale prévaut aujourd'hui chez nos voisins, et que le gouvernement de Washington exprime le désir d'établir de meilleures relations commerciales avec le Canada. Pour donner suite aux négociations qui ont été entamées, il y a quelques mois, entre le Président des Etats-Unis et mon gouvernement,—négociations dont le résultat a été alors communiqué au Parlement—une nouvelle conférence a eu lieu à Ottawa entre les représentants des deux pays. Les négociateurs ne sont arrivés à aucune conclusion et aucun projet formel n'a été formulé, mais la libre discussion qui s'est engagée donne à mon gouvernement l'espoir qu'on pourra conclure avant longtemps un accord qui, sans sacrifier les intérêts du Canada, permettra à un grand nombre de nos produits de pénétrer dans les Etats-Unis à des conditions satisfaisantes.

Une commission royale nommée par feu Sa Majesté Edouard VII, et dans laquelle se trouvaient deux de mes ministres, a fait une étude minutieuse des conditions du commerce et du transport entre les Indes Occidentales britanniques et le Canada.

Conformément aux vues de la Conférence impériale sur les droits d'auteur, à laquelle on est arrivé à des conclusions unanimes en faveur d'une législation uniforme sur ce sujet, pour tout l'Empire, un projet de loi pour reviser et refondre la loi sur les droits d'auteur, sera soumis à votre étude.

Un projet de loi vous sera soumis à l'effet d'appliquer les dispositifs du traité récemment conclu avec les Etats-Unis au sujet des eaux limitrophes.

Des projets de loi seront aussi présentés concernant les banques, les élévateurs au terminus de cette partie de la voie ferrée à la tête du lac Supérieur, et aussi à l'égard des enquêtes sur les conditions des classes industrielles et ouvrières, leur amélioration et autres sujets.

Messieurs de la Chambre des Communes:

Les comptes publics pour l'année écoulée seront mis entre vos mains.

Les estimations budgétaires pour la prochaine année fiscale seront soumises avant longtemps à votre approbation.

Honorables Messieurs du Sénat:
Messieurs de la Chambre des Communes:

Je recommande à votre plus sérieuse attention tous ces importants sujets et toutes les questions affectant l'intérêt public et je prie la Divine Providence qu'elle éclaire vos délibérations.

Il a plu à Son Excellence le Gouverneur général de se retirer et la Chambre des Communes s'est retirée.

Quelque temps après le Sénat a repris sa séance.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat un bill intitulé: « Loi concernant les chemins de fer ».
Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable Président a fait rapport au Sénat du discours de Son Excellence prononcé du Trône, et
Il a été lu par Son Honneur le Président.
Avec la permission du Sénat:
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été
Ordonné, que le Sénat prenne en délibération le discours de Son Excellence le Gouverneur général mardi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport du département de la Marine et des Pêcheries, 1910.
Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 21, 1911.*)

Avec la permission du Sénat:
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Gibson, il a été
Ordonné, que tous les sénateurs présents pendant cette session composent un comité, pour prendre en considération les usages et coutumes du Sénat et les privilèges du Parlement et qu'il soit permis au dit comité de s'assembler dans cette Chambre quand et comme il le jugera nécessaire.

Avec la permission du Sénat:
Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:
Que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,
Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 22 novembre 1910.

Les membres présents étaient :—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Belcourt,
Bolduc,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Forget,
Gibson,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Lougheed,
Macdonald (I.P.-E.),
MacKeen,
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable Président a informé le Sénat que le greffier avait reçu un certificat du greffier de la Couronne en chancellerie pour faire connaître que l'honorable M. Lavergne avait été appelé au Sénat.

CANADA,
DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 19 octobre 1910.

Le présent fait foi qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler au Sénat, par lettres patentes, sous le Grand Sceau, en date du treizième jour d'octobre 1910, Louis Lavergne, de la ville d'Arthabaska, dans la province de Québec, écuier, et de le nommer au Sénat et sénateur pour la division électorale de Kennebec, dans la province de Québec.

CHAS. MURPHY,
Secrétaire d'Etat.

L'honorable Président a informé la Chambre qu'il y avait un sénateur qui se présentait pour être introduit.

Alors, l'honorable M. Lavergne a été introduit entre le très honorable Sir Richard Cartwright et l'honorable M. Casgrain.

L'honorable M. Lavergne a présenté le bref de Sa Majesté l'appelant au Sénat.
Le dit bref a été lu par le greffier.
Ordonné, qu'il soit inscrit au journal, et il est comme suit:—



CANADA.

GREY.

[L. S.]

GEORGE V, *par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.*

A Notre fidèle et bien-aimé Louis Lavergne, de la ville d'Arthabaska, de Notre province de Québec, dans Notre Puissance du Canada:

SALUT:—

Sachez que, tant pour la confiance particulière que Nous avons reposée en vous, que dans la vue d'obtenir votre avis et assistance en toutes affaires importantes et difficiles qui peuvent concerner l'Etat et la Défense de Notre Puissance du Canada; Nous avons jugé à propos de vous appeler au Sénat de Notre dite Puissance, et Nous vous nommons pour la division électorale de Kennebec, de Notre province de Québec, et Nous vous commandons, que mettant de côté toutes difficultés et excuses quelconques, vous soyiez et comparaissiez pour les fins susdites, dans le Sénat de Notre ..... Puissance, en tous les temps et en tous les lieux où Notre Parlement pourra être convoqué et tenu en Notre dite Puissance, et vous ne devez aucunement y manquer.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre très-fidèle et bien-aimé cousin et conseillé le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Cronx de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandeur en chef de Notre Puisasnce du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'*OTTAWA*, dans Notre Puissance du Canada, ce TREIZIÈME jour d'OCTOBRE en l'année de Notre-Seigneur, mil neuf cent-dix, et de Notre Règne la première.

Par ordre,

CHAS. MURPHY,

Secrétaire d'Etat.

L'honorable M. Lavergne s'est approché de la table et a prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, devant Samuel Edmour St. Onge Chapleau, écuier, commissaire nommé à cet effet, et il a pris son siège en conséquence.

L'honorable Président a informé la Chambre que le greffier a déposé sur la table le certificat du commissaire, énonçant que l'honorable M. Lavergne, membre du Sénat, a fait et signé la déclaration de qualification prescrite par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

L'honorable Président a présenté au Sénat le rapport des bibliothécaires conjoints sur l'état de la bibliothèque, pour l'année 1910.

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est comme suit:—

A l'honorable Chambre du Sénat:

Les bibliothécaires conjoints du Parlement ont l'honneur de présenter leur rapport pour l'année 1910:—

La question d'améliorer les relations commerciales entre le Canada et les Etats-Unis ayant été beaucoup discutée pendant la vacance, les bibliothécaires ont fait réimprimer dans le catalogue annuel, avec les documents publiés depuis, la liste de ceux qui avaient été déjà imprimés en 1894, concernant le sujet de la réciprocité. Cette compilation a été faite avec beaucoup de soin et les membres du Parlement sont priés de la conserver pour la consulter plus tard, car elle sera bientôt épuisée et difficile à trouver. Le catalogue contenant cette liste sera distribué prochainement.

Les ouvrages les plus récents ont été réunis à la bibliothèque, autant que ses ressources l'ont permis. Celles-ci sont devenues plus restreintes, à mesure que les besoins de la bibliothèque se sont accrus, et cela justifie la légère augmentation de crédit qui est demandée cette année. Les dépenses pour achats de livres pour la bibliothèque ont toujours été faites en vue de l'économie, et son budget n'a reçu qu'un seul accroissement durant les vingt-cinq dernières années.

La question de trouver plus d'espace pour les fins de la bibliothèque est plus pressante que jamais. Les bibliothécaires ont l'honneur de rappeler au Parlement que depuis plusieurs années, son attention a été attirée sur ce sujet. Les plans préparés en 1904 par l'architecte en chef des Travaux Publics avaient paru bien acceptables aux bibliothécaires et aussi au comité conjoint de la Bibliothèque, mais ils n'ont pas été exécutés. Aucun des plans proposés depuis n'a semblé aux bibliothécaires aussi pratiques que ceux de 1904, qui sont simples, économiques et d'une réalisation facile, et qui permettaient de continuer la surveillance de la bibliothèque sans augmentation de personnel.

Les statistiques du département seront soumises au comité de la Bibliothèque à sa première réunion.

Le catalogue annuel des nouveaux ouvrages achetés depuis la dernière session est entre les mains des imprimeurs et sera distribué prochainement.

Le catalogue des dons faits à la bibliothèque est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

A. D. DeCELLES,
Bibliothécaire général du Parlement.

MARTIN J. GRIFFIN, *B.P.*

Bibliothèque du Parlement,
17 novembre 1910.

(*Pour liste des dons faits à la bibliothèque, voir Documents de la Session, No 33*).

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat vendredi prochain.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Young, pour l'honorable M. Bostock:—De la *British Columbia Southern Railway Company;* de la *Kootenay and Arrowhead Railway Company;* de

la compagnie dite *Vancouver and Lulu Island Railway Company,* et de la compagnie dite *Alberta and Irrigation Company.*

Par l'honorable M. Casgrain:—De la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.

Par l'honorable M. Gibson:—De la *Mather Bridge and Power Company.*

Par l'honorable M. Watson:—De la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de la compagnie dite *Manitoba and North Western Railway Company of Canada.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—De la compagnie dite *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company.*

Par l'honorable M. McMullen:—De la compagnie dite *Walkerton and Locknow Railway Company;* de la compagnie dite *South Ontario Pacific Railway Company;* de la compagnie dite *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* et de la compagnie dite *Guelph and Goderich Railway Company.*

Par l'honorable M. Belcourt:—De la compagnie dite *E. B. Eddy Company, Limited.*

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport annuel du département des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice financier du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 20, 1911*).

Aussi, le sixième rapport des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 37, 1911*).

Aussi, le cinquième rapport du Bureau des Commissaires des chemins de fer pour le Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 20c, 1911*).

Aussi, les Ordres généraux de la Milice pour la période écoulée entre le 1er novembre 1909 et le 18 octobre 1910.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 41*).

Ausi, le quarante-troisième rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, 1909-10. (Pêcheries).

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session No 22, 1911*).

L'ordre du jour appelant la prise en considération du discours de Son Excellence, prononcé du Trône à l'ouverture de la troisième session du onzième Parlement, ayant été lu,

L'honorable M. Roche, secondé par l'honorable M. Belcourt, a proposé:

Que l'adresse suivante soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général pour remercier humblement Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a bien voulu faire aux deux Chambres du Parlement:—

A Son Excellence le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, très fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le Sénat du Canada, assemblés en Parlement, demandons qu'il nous soit permis d'offrir nos humbles remerciements à Votre Excellence pour le gracieux discours que Votre Excellence a adressé aux deux Chambres du Parlement.

Après débat,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 23 novembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Belcourt,
Bolduc,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gibson,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Levergne,
Legris,
Lougheed,
MacKay (Alma),
MacKeen,
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Coffey:—De D. A. Stewart et autres, directeurs provisoires de la *London and North Western Railway Company.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—De J. H. Meikle et autres. (*Commercial Travellers' Assurance Company of Canada*).

Par l'honorable M. Lavergne:—De la Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford.

Par l'honorable M. Jaffray:—D'Ethel May Hornell, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari David Wyllie Hornell, de la cité de Montréal.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que, conformément à la règle 77, un comité de sélection soit nommé chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents de la présente session; ce comité devant faire rapport avec toute la diligence convenable des noms des sénateurs par lui désignés, le dit comité devant être composé des sénateurs suivants:—

L'honorable Sir Mackenzie Bowell, les honorables messieurs Gibson, Lougheed, Béique, Miller, Power, Watson, Casgrain et Ross (Moosejaw).

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la prise en considération du discours de Son Excellence le Gouverneur général, à l'ouverture de la troisième session du onzième Parlement, et sur la motion de l'honorable M. Roche, secondé par l'honorable M. Belcourt, qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général en réponse au dit discours.

Après un nouveau débat.

La question de concours ayant été posée sur la motion, elle a été unanimement résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que l'adresse suivante soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé, pour remercier humblement Son Excellence du gracieux discours qu'Elle a bien voulu faire aux deux Chambres du Parlement, à savoir:—

A Son Excellence le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges; Chevalier Grand-Croix de l'Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Nous, très fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté, le Sénat du Canada, assemblés en Parlement, demandons qu'il nous soit permis d'offrir nos humbles remerciements à Votre Excellence pour le gracieux discours que Votre Excellence a adressé aux deux Chambres du Parlement.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport du département des Douanes, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(Voir Documents de la Session, No 11, 1911).

Aussi, le rapport du ministre de l'Agriculture pour la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(Voir Documents de la Session, No 15, 1911).

Aussi, le rapport du département du Commerce, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910. Partie I, Commerce du Canada: Importations et exportations. Partie II, Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis. Partie III, Commerce du Canada avec les autres pays étrangers.

(Voir Documents de la Session, Nos 10, 10a, 10b, 1911).

Aussi, annexe au rapport du ministre de l'Agriculture sur les fermes expérimentales, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

(Voir Documents de la Session, No 15, 1911).

Aussi, les Ordonnances du Territoire du Yukon passés par le Conseil du Yukon en 1909.

(Voir Documents de la Session, No 40).

Aussi, le rapport du maître général des Postes, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

(*Voir Documents de la Session, No 24, 1911*).

Et aussi, les rapports, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur de la Puissance du Canada, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910. Partie I, Accise. Partie II, Poids et mesures, gaz et électricité. Partie II, Falsification des substances alimentaires.

(*Voir Documents de la Session, Nos 12, 13, 14, 1911*).

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 24 novembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Bolduc,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell, (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Douglas,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gibson,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
MacKay (Alma),
MacKeen,
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De la *British Columbia Southern Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements autorisés de sa voie ferrée.

De la *Kootenay and Arrowhead Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée.

De la *Vancouver and Lulu Island Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements.

De l'*Alberta Railway and Irrigation Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses voies ferrées.

De la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction et l'achèvement de son entreprise et qui change la date de son assemblée annuelle.

De la *Mather Bridge and Power Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux et qui modifie certains articles de la loi la constituant en corporation.

De la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant une loi qui l'autorise à établir et à construire des voies d'embranchements projetés, qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements autorisés, et qui augmente son pouvoir d'émettre des débentures touchant son embranchement Toronto-Sudbury.

De la *Manitoba and North Western Railway Company of Canada,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux projetés, et qui change le terminus de sa ligne autorisée entre Théodore et Insinger.

De la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi modifiant le tracé de sa ligne projetée, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures.

De la *Walkerton and Lucknow Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée.

De la *South Ontario Pacific Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui lui permette de construire une voie ferrée d'un point situé à ou près de Guelph à un point situé à ou près d'Hamilton, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures.

De la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures, et qui l'autorise à changer son point de jonction avec le chemin de fer Ontario et Québec.

De la *Guelph and Goderich Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de son embranchement à St. Mary's et à Clinton, et

De la *E. B. Eddy Company, Limited,* demandant l'adoption d'une loi qui lui permette d'augmenter son capital-actions au chiffre que les porteurs d'actions jugeront nécessaire.

L'honorable M. Gibson, du comité de Sélection chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents pour la présente session, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
JEUDI, 24 novembre 1910.

Le comité de Sélection chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents pour la présente session, a l'honneur de soumettre la liste suivante des sénateurs qu'il a choisis pour les composer, savoir:—

Comité mixte de la Bibliothèque du Parlement:—

Son Honneur le Président, et les honorables messieurs de Boucherville, C.M.G., Boyer, Sir Richard Cartwright, G.C.M.G., Chevrier, Costigan, Davis, Derbyshire, Douglas, Gillmor, Jaffray, McHugh, Miller, Poirier, Ross (Sir George W.) et Wilson.—16.

Comité mixte des Impressions du Parlement:—

Les honorables messieurs Carling (Sir John), C.C.M.G., Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Derbyshire, DeVeber, Domville, Ellis, Frost, Gillmor, Legris, Mackay (Alma), MacKeen, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Roy et Talbot.—21.

Comité des Ordres Permanents:—

Les honorables messieurs Belcourt, Farrell, Landry, Lavergne, McKay (Truro), Power, Tessier, Yeo et Young.—9.

Comité des Banques et du Commerce:—

Les honorables messieurs Béique, Sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., Campbell, Sir Richard Cartwright, G.C.M.G., Casgrain, Cox, Dandurand, Dessaulles, Edwards, Forget, Gibson, Jaffray, Jones, Lougheed, Macdonald (I.-P.-E.), MacKay (Alma), MacKeen, Macdonald (Cap-Breton), McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George, chevalier), Ross (Moosejaw), Sir Richard Scott (chevalier), Shehyn, Thibaudeau, Thompson, Wood et Yeo.—32.

Comité des Chemins de fer, Télégraphes et Havres :—

Les honorables messieurs Baird, Béique, Belcourt, Bolduc, Bostock, Sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., Sir John Carling, C.C.M.G., Sir Richard Cartwright, G.C.M.G., Casgrain, Choquette, Cloran, Cox, Dandurand, David, Davis, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Fiset, Forget, Frost, Gibson, Godbout, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lougheed, Macdonald (Victoria) McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Riley, Robertson, Ross (Moosejaw), Sir Richard Scott (chevalier), Talbot, Tessier, Thompson, Watson et Young.—50.

Comité des Bills Privés Divers :—

Les honorables messieurs Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bostock, de Boucherville, C.M.G., Boyer, Campbell, Cloran, Coffey, Comeau, Dandurand, David, Domville, Douglas, Edwards, Farrell, Godbout, King, Legris, McHugh, Montplaisir, Ratz, Ross (Halifax) et Shehyn.—25.

Comité de l'Economie Interne et de la Comptabilité :—

Les honorables messieurs Beith, Bolduc, Dandurand, Fiset, Frost, Gibson, Landry, Macdonald (Cap-Breton), McKay (Truro), MacKeen, McLaren, McSweeney, Miller, Montplaisir, Owens, Prince, Power, Riley, Ross (Moosejaw), Roy, Thompson, Watson, Wilson, Wood et Yeo.—25.

Comité du Compte rendu des Débats :—

Les honorables messieurs Coffey, Costigan, Dandurand, Ellis, Lavergne, Poirier, Power, Ross (Sir George W.) et Roy.—9.

Comité des Divorces :—

Les honorables messieurs Bostock, Cox, Jones, Kirchhoffer, Lougheed, McMullen, Wilson, Wood et Young.—9.

Comité de l'Agriculture et des Forêts :—

Les honorables messieurs Baird, Béique, Boyer, Derbyshire, Edwards, King, Prince, Talbot et Young.—9.

Comité de l'Immigration et du Travail :—

Les honorables messieurs Beith, Bolduc, Dandurand, Davis, Frost, Jaffray, McMullen, Riley et Watson.—9.

Comité des Relations commerciales du Canada :—

Les honorables messieurs Bowell (Sir Mackenzie, C.C.M.G.), Campbell, Domville, Jones, MacKeen, McSweeney, Owens, Ross (Sir George W.) et Tessier.—9.

Comité de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires :—

Les honorables messieurs Comeau, David, De Veber, Douglas, Fiset, McMillan, Robertson, Roy et Wilson.—9.

Comité de l'Administration du Service civil :—

Les honorables messieurs Belcourt, de Boucherville, C.M.G., Bostock, Ellis, Landry, Lougheed, Power, Roche et Yeo.—9.

Comité des Edifices et Terrains publics :—

Les honorables messieurs Casgrain, Choquette, Costigan, Cox, Kirchhoffer, McLaren, McSweeney, Ross (Halifax) et Ross (Moosejaw).—9.

Comité mixte du Restaurant :—

Son Honneur le Président et les honorables messieurs Campbell, Landry, Lougheed et Watson.—5.

Le tout respectueusement soumis.

WM. GIBSON,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Watson, il a été Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé :

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence, demandant de vouloir faire déposer sur la table du Sénat copie de tous ordres en conseil, mémoires ou correspondance au sujet de la démission du lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec et de la nomination de son remplaçant, ainsi que de la demande d'un congé d'absence et de la nomination d'un administrateur pendant l'absence du pays de Son Honneur Sir Pantaléon Pelletier.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production de la correspondance échangée entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses employés et les ingénieurs nommés pour préparer les plans du nouveau pont destiné à remplacer celui qui s'est effondré devant Québec en l'année 1907.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de la Chambre pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Le nom de la division électorale;
2. Celui de la paroisse, canton, ville ou cité;
3. Le nom du premier signataire et mention du nombre additionnel des signataires de chacune des requêtes présentées au cours de la dernière session, soit à la Chambre des Communes soit au Sénat, demandant la remise de l'adoption du projet de loi de la marine de guerre jusqu'à ce que le peuple eut eu l'occasion de manifester sa volonté par voie de plébiscite;
4. La date de la présentation de chacune de ces requêtes;
5. Le nom pour chacune de ces requêtes du député ou du sénateur qui l'a présentée.

Ordonné, qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par un des maîtres en chancellerie.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production d'une copie de la correspondance échangée entre le major J. D. Brousseau, P.A.M.C (acting), et ses supérieurs hiérarchiques au sujet de toute plainte ou de tout rapport le concernant.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production d'une copie de la correspondance échangée entre le lieutenant-colonel Pelletier, commandant du 7e district militaire et le lieutenant-colonel Bacon, commandant du 61e régiment et les autorités militaires supérieures au sujet de toute plainte ou de tout rapport concernant le commandant du 61e régiment de la milice active.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit votée priant Son Excellence de, vouloir faire déposer sur la table de cette Chambre une copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée au sujet de l'établissement en ce pays de bassins de radoub sous l'empire de la législation adoptée à cette fin par le Parlement.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit votée priant Son Excellence de vouloir faire déposer sur la table de cette Chambre une copie de tous ordres en conseil, de toutes décisions rendues par le conseil militaire ou par quelqu'un de ses membres et de toute correspondance quelconque au sujet de la garde et de l'escorte d'honneur demandées en août et septembre derniers à l'occasion de la visite à Québec et à Montréal de Son Eminence le cardinal Vannutelli.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production de réponses aux questions suivantes:—

1. Le département du Service de la Marine créé par la législation de la dernière session a-t-il été régulièrement constitué et mis en fonction?

2. Qui a été nommé sous-ministre par le Gouverneur en conseil?

3. Quels sont les autres fonctionnaires et commis nécessaires à l'administration convenable des affaires du nouveau département qui ont été nommés par le Gouverneur en conseil?

4. Quels sont parmi ces fonctionnaires et ces commis ceux qui ont été transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries au département du Service de la Marine?

5. Parmi ces fonctionnaires et ces commis quels sont ceux qui viennent d'ailleurs?

6. Quel est le salaire de chacun des fonctionnaires?

L'honorable M. Landry a attiré l'attention du gouvernement sur les faits suivants:—

I. Le 14 avril 1910, le Sénat a adopté une résolution qui se lit comme suit:—

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. David, a proposé:

Que, dans l'opinion de cette Chambre, la plus élémentaire justice et le respect à la constitution demandent que chaque fois que des lois, des règlements, des ordres en conseil, ou tout autre document concernant le public en général sont publiés en anglais dans la *Gazette du Canada*, ce journal qui est l'organe officiel du pays, doit également et simultanément contenir la publication en langue française des mêmes lois, règlements, ordres en conseil ou documents concernant le public en général.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

II. Le 16 avril 1910, la *Gazette du Canada* de cette date publiait au long en anglais les actes suivants, devenus lois:—

(a) An Act to amend the Exchequer Court Act;

(b) An Act to amend the Government Annuities Act, 1908.

III. Le 4 juin 1910, la *Gazette du Canada* publiait au long en anglais les actes suivants, devenus lois:—

(a) An Act to amend the Government Annuities Act, 1908;

(b) An Act to incorporate the Canadian Northern Alberta Railway Company and to aid in the construction of its railway;

(c) An Act to assist in maintaining an independent and efficient service of telegraphic news from Great Britain for publication in the Canadian press;

(d) An Act to amend the Civil Service Act;

(e) An Act to provide for the investigation of Combines, Monopolies, Trusts and Mergers;

(f) An Act to amend the Criminal Code;

(g) An Act to amend the Criminal Code;

(h) An Act to amend the Criminal Code;

(i) An Act to amend the Criminal Code respecting injuries to persons due to Motor Vehicles;

(j) An Act respecting the Currency;

(k) An Act to amend the Customs and Fisheries Protection Act;

(l) An Act to amend the Customs Tariff, 1907;

(m) An Act to encourage the construction of Dry Docks;

(n) An Act respecting Escheats;

(o) An Act to amend the Exchequer Court Act;

(p) An Act to amend the Fisheries Act;

(q) An Act respecting a certain supplementary convention between His Majesty and the President of the French Republic;

(r) An Act to correct a clerical error in the French Convention Act of 1908;

(s) An Act to amend the Gas Inspection Act;

(t) An Act to amend the Government Railways Act;

(u) An Act to authorize the Government of Canada to acquire, by lease, lines of railway connecting with the Government Railways;

(v) An Act to provide for the adjudication of small claims arising in respect of the operation of Government Railways;

(w) An Act to amend the Indian Act;

(x) An Act to amend the Industrial Disputes Investigation Act, 1907;

(y) An Act to amend the Inland Revenue Act;

(z) An Act to prevent the introduction or spreading of Insects, Pests, and Diseases destructive to vegetation;

(aa) An Act respecting Bounties on Iron and Steel made in Canada;

(bb) An Act to amend the Irrigation Act;

(cc) An Act to amend the Judges Act;

(dd) An Act to amend the Land Titles Act;

(ee) An Act respecting the payment of bounties on lead, &c.;

(ff) An Act to amend the Meat and Canned Food Acts;

(gg) An Act to amend the Militia Pension Act;

(hh) An Act to provide for further advances to the Harbour Commissioners of Montreal;

(ii) An Act to amend the Act respecting the National Battlefields at Quebec;

(jj) An Act respecting the Commission for the conservation of Natural Resources.

IV. Le 11 juin 1910, la *Gazette du Canada* publiait au long, en anglais, les actes suivants devenus lois:—

(a) An Act respecting Immigration;

(b) An Act respecting Insurance;

(c) An Act respecting the Naval Service of Canada;

(d) An Act to amend the Navigable Waters Protection Act;

(e) An Act respecting the City of Ottawa;

(f) An Act to provide for the payment of Bounties on Crude Petroleum;

(g) An Act to amend the Post Office Act;

(h) An Act to amend the Pensions and Reformatories Act;
(i) An Act to authorize the sale or other disposal of certain public lands, &c.;
(j) An Act to amend the Railway Act;
(k) An Act to authorize the granting of subsidies in aid of the construction of lines of railway;
(l) An Act to amend the Royal Military College Act;
(m) An Act to authorize the erection of certain wharves and buildings in the harbour of St. John;
(n) An Act to amend the Seed Control Act;
(o) An Act to amend the Telegraphs Act;
(p) An Act to correct an error in the Telegraphs Act;
(q) An Act to control the rates and facilities of Ocean Cable Companies, &c.;
(r) An Act to amend the Canada Temperance Act;
(s) An Aca to provide for the testing of Glass-Ware, &c.;
(t) An Act to amend the Volunteer Bounty Act;
(u) An Act respecting the Water-carriage of Goods;
(v) An Act to amend the Winding-up Act.

V. La *Gazette du Canada* n'a en aucun temps depuis le 16 avril 1910 jusqu'à ce jour publié la version française des soixante actes ci-dessus cités.

Et il a demandé:—

Pourquoi en face d'un ordre positif de cette Chambre le ministre qui contrôle la publication de la *Gazette du Canada* n'a-t-il pas jugé de son devoir d'accorder à l'élément français de ce pays cette mesure de justice que lui garantit la constitution qui nous régit?

Est-ce l'intention du gouvernement de persister dans ce déni de justice ou de donner à ses officiers l'ordre de se conformer aux obligations que leur imposent et les lois du pays et les ordres de cette Chambre?

Débat.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Vendredi, 25 novembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	David,	Lougheed,	Roche,
Belcourt,	Davis,	MacKeen,	Ross (Halifax),
Bolduc,	Dessaulles,	McHugh,	Ross
Boucherville, de	Douglas,	McKay (Truro),	(Sir George W.),
(C.M.G.),	Ellis,	McLaren,	Ross (Moosejaw),
Bowell,	Farrell,	McMillan,	Roy,
(Sir Mackenzie),	Fiset,	McMullen,	Scott
Boyer,	Gibson,	McSweeney,	(Sir Richard),
Cartwright,	Gillmor,	Miller,	Talbot,
(Sir Richard),	Godbout,	Montplaisir,	Tessier,
Chevrier,	Jaffray,	Owens,	Thompson,
Cloran,	King,	Poirier,	Watson,
Coffey,	Landry	Power,	Wilson,
Comeau,	Lavergne,	Prince,	Yeo,
Costigan,	Legris,	Ratz,	Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Davis:—De D. Madeline Peterson, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec Francis John Peterson, de la cité de Toronto, et de Maggie Florence Sadler, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Walter A. Sadler, de la cité de Toronto.

Par l'honorable M. McMullen:—De la *Collingwood Southern Railway Company.*

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De D. A. Stewart et autres directeurs provisoires de la *London and North-Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée.

De J. H. Meikle et autres, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Commercial Travellers' Accident Assurance Company of Canada,* et

De la *Orford Mountain Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorsie à construire une ligne de chemin de fer de Mansonville à la frontière internationale, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport de la Commission Royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles, ainsi que les appendices; Partie II—Minutes de la preuve faite en Canada. Partie III—Minutes de la preuve faite dans les Antilles. Partie IV—Minutes de la preuve faite à Londres et appendices.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Documents de la Session, No 38*).

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, ayant été lu,

L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, a proposé:

Que le dit rapport soit reçu et approuvé.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité de Sélection chargé de désigner les sénateurs qui composeront les différents comités permanents pendant la présente session, ayant été lu,

L'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Legris, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il soit ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi, et que, à moins d'une ordonnance au contraire du Sénat, cette Chambre soit ajournée de la sorte tous les vendredis.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi

Mardi, 29 novembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	Comeau,	Kirchhoffer,	Prince,
Belcourt,	Costigan,	Lavergne,	Ratz,
Bolduc,	Dandurand,	Legris,	Roche,
Boucherville, de (C.M.G.),	David,	McHugh,	Ross (Halifax),
Bowell (Sir Mackenzie),	Davis,	McKay (Truro),	Ross (Sir George W.)
Boyer,	Derbyshire,	McLaren,	Roy,
Cartwright (Sir Richard),	Dessaulles,	McMillan,	Scott (Sir Richard),
Casgrain,	Douglas,	McMullen,	Talbot,
Chevrier,	Edwards,	McSweeney,	Tessier,
Choquette,	Ellis,	Miller,	Thompson,
Cloran,	Farrell,	Mitchell,	Watson,
Coffey,	Fiset,	Montplaisir,	Wilson,
	Gibson,	Owens,	Yeo,
	Jaffray,	Poirier,	Young.
	King,	Power,	

Prières.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Young:—De Gerard S. Ruel et autres. (*Canadian Northern Branch Lines Railway Company*).

Par l'honorable M. Lavergne:—De la *Canadian Northern Quebec Railway Company.*

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue:—

De la *Collingwood Southern Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que les sénateurs désignés dans le rapport du comité de Sélection, pour former les différents comités permanents au cours de la présente session, soient et sont par la présente motion, nommés pour former et constituer les différents comités dont ils sont nommés membres dans le dit rapport, pour prendre en considération les différents sujets qui leur seront renvoyés de temps à autre et pour faire rapport; et le comité des Ordres Permanents est autorisé à envoyer quérir personnes, papiers et documents lorsque requis.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par un des greffiers, pour informer cette Chambre que les honorables messieurs de Boucherville, C.M.G., Boyer, Sir Richard Cartwright, G.C.M.G., Chevrier, Costigan, Davis, Derbyshire, Douglas, Gillmor, Jaffray, McHugh, Miller, Poirier, Ross (Sir George W) et Wilson ont été nommés pour composer un comité chargé d'aider Son Honneur le Président dans l'administration de la Bibliothèque du Parlement, en tant que les intérêts du Sénat sont concernés, et pour agir comme membres du comité mixte des deux Chambres sur la dite Bibliothèque.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par un des greffiers, pour informer cette Chambre que l'honorable Sir John Carling et les honorables messieurs Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Derbyshire, De Veber, Domville, Ellis, Frost, Gillmor, Legris, MacKay (Alma), MacKeen, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Roy et Talbot ont été nommés pour composer un comité chargé de surveiller les Impressions du Sénat pendant la présente session et d'agir avec le comité de la Chambre des Communes comme membres du comité mixte des deux Chambres au sujet des Impressions du Parlement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par un des greffiers, pour informer cette Chambre que les honorables messieurs Campbell, Landry, Lougheed et Watson ont été nommés pour former un comité chargé d'aider Son Honneur le Président dans l'administration du Restaurant du Parlement, en tant que les intérêts du Sénat sont concernés et pour agir comme membres du comité mixte des deux Chambres au sujet du dit Restaurant.

Un message de la Chambre des Communes, par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 28 novembre 1910.

Résolu,—Qu'il soit envoyé un message au Sénat, informant Leurs Honneurs que cette Chambre s'unira à eux pour former un comité mixte des deux Chambre au sujet des Impressions du Parlement; et que les membres du comité permanent des Impressions, savoir: messieurs Allen, Bickerdike, Bristol, Douglas, Fowke, Gervais, Gordon (Nipissing), Henderson, Hughes, King, Maclean (York), McColl, McIntyre, McLean (Huron), Magrath, Martin (Sainte-Marie, Montréal), Murphy, Nantel, Pardee, Rhodes, Taylor (Leeds), Taylor (New-Westminster), Verville, White (Victoria, Alta) et Wilson (Lennox et Addington), agiront au nom de cette Chambre comme membres du dit comité mixte des Impressions du Parlement.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Un message de la Chambre des Communes, par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,

LUNDI, 28 novembre 1910.

Résolu,—Qu'il soit envoyé un message au Sénat, informant Leurs Honneurs que cette Chambre a nommé un comité composé de messieurs Aylesworth, Béland, Borden (Halifax), Borden (Sir Frederick), Bristol, Brodeur, Daniel, Doherty, Foster, Laurier (Sir Wilfrid), Lemieux, Lewis, Monk, Pardee, Pugsley, Smith (Nanaïmo) et Wilcox, pour aider M. l'Orateur dans l'administration de la Bibliothèque du Parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres devant s'occuper de la Bibliothèque.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

L'honorable M. Coffey, du comité permanent du Compte rendu des Débats, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent du Compte rendu des Débats a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Davis, du comité permanent de l'Immigration et du Travail, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent de l'Immigration et du Travail a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. O. DAVIS,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Tessier, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent des Bills Privés Divers a l'honneur de présenter son premier rapport, comme suit:—

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à sept (7) membres.

Le tout respectueusement soumis.

GEORGE McHUGH,
Président.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Power, du comité permanent de l'Administration du Service Civil, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent de l'Administration du Service Civil a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

L. G. POWER,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Mardi, 29 novembre 1910.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre comité recommande que le délai fixé pour la présentation de pétitions en obtention de bills privés qui expire le jeudi, huitième jour de décembre prochain, soit prolongé au vendredi, dix-septième jour de février prochain; aussi, que le délai fixé pour la présentation de bills privés au Sénat qui expire le jeudi, dix-neuvième jour de décembre prochain, soit prolongé au vendredi, douzième jour de février prochain; et aussi, que le délai fixé pour recevoir les rapports de tout comité permanent ou spécial relativement aux bills privés, qui expire le jeudi, vingt-troisième jour de décembre prochain, soit prolongé au vendredi, dixième jour de mars prochain.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Avec la permisison du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 24 (*h*) soient suspendues relativement au dit rapport et qu'il soit adopté maintenant.

L'honorable M. Edwards, du comité permanent de l'Agriculture et des Forêts, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Mardi, 29 novembre 1910.

Le comité permanent de l'Agriculture et des Forêts a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

P. TALBOT,
Faisant fonction de président.

Sur motion de l'honorable M. Edwards, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport annuel fait suivant le chapitre 125 S.R.C., 1906, intitulé: « Loi concernant les unions ouvrières », et soumis au Parlement en conformité de l'article 33 de la dite loi.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 50*).

Aussi, un état détaillé des obligations ou garanties enregistrées au département du Secrétaire d'Etat du Canada, depuis le dernier état (25 novembre 1909).

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 49*).

L'honorable M. Davis a présenté au Sénat un bill (A) intitulé: « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemin de fer ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Davis a présenté au Sénat un bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 30 novembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Bolduc, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gibson, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, MacKay (Alma), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), MacLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Poirier, Power, Prince, Ratz, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott, (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Douglas:—De A. H. Tasker et autres, de la cité de Régina, dans la province de la Saskatchewan. (*Security Tursts Corporation*).

Par l'honorable M. Coffey:—De la compagnie manufacturière McClary.

Par l'honorable M. Campbell:—De la *Pontiac Central Railway Company.*

Par l'honorable M. Gibson:—De Cyrenus J. Laughlin, fils, de Welland, dans la province d'Ontario, et d'autres, d'autres lieux. (*Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company*).

Par l'honorable M. Davis:—De Jos. A. Powell et autres, d'Edmonton, dans la province de l'Alberta. (*Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company*).

Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Bostock):—De J. Walkenstein et autres, de la cité de New-York, dans l'Etat de New-York. (*British Columbia and Dawson Railway Company*).

Par l'honorable M. Jones:—De la *Brockville, Westport and North-western Railway Company;* de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, et de la *Canadian Northern Ontario Railway Company.*

L'honorable M. Thompson, du comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à neuf (9) membres.

Le tout respectueusement soumis.

F. P. THOMPSON,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Gibson, président du comité permanent des Banques et du Commerce, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent des Banques et du Commerce a l'honneur de présenter son premier rapport, comme suit:—

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à neuf (9) membres.

Le tout respectueusement soumis.

WM. GIBSON,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Legris, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres a l'honneur de présenter son premier rapport, comme suit:—

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à neuf (9) membres.

Le tout respectueusement soumis.

F. L. BEIQUE,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Douglas, faisant fonction de président, du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 29 novembre 1910.

Le comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

JAMES MOFFAT DOUGLAS,
Faisant fonction de président.

Sur motion de l'honorable M. Douglas, secondé par l'honorable M. Davis, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Casgrain, du comité permanent des Edifices et Terrains publics, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent des Edifices et Terrains publics a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

J. P. B. CASGRAIN,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable Sir George W. Ross, du comité permanent des Relations commerciales du Canada, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent des Relations commerciales du Canada a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres.

Le tout respectueusement soumis.

GEO. W. ROSS,
Président.

Sur motion de l'honorable Sir George W. Ross, secondé par l'honorable M. Bolduc, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que lorsque le Sénat s'ajournera demain, il reste ajourné jusqu'au mercredi, onzième jour de janvier prochain, à trois heures de l'après-midi.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable Sir Mackenzie Bowell a attiré l'attention du gouvernement sur le câblogramme spécial suivant qui a été publié par le *Mail and Empire*, de Toronto, le 26 du courant:—

« Londres, somedi, 26 novembre.—Le *Times* dit qu'un projet de câble possédé par l'Etat entre la Grande-Bretagne et le Canada est à l'étude. Le tracé a été fait en 1860. Il part d'Ecosse et se rend aux îles Faroe, de là au Groënland, et de là à l'entrée du fleuve Hamilton, Labrador.

« Le coût estimatif est de £850,000, lequel, calcule-t-on, permettrait un taux de neuf cents par mot pour les messages ordinaires et de cinq cents pour les messages de presse.»

Et il a demandé au leader du gouvernement au Sénat si quelque proposition semblable à celle indiquée dans le câblogramme ci-dessus a été faite au gouvernement du Canada, et, dans l'affirmative, quelle mesure a pris le gouvernement, s'il en a pris, à ce sujet.

Débat.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 24 novembre 1910, demandant un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Le nom de la division électorale;
2. Celui de la paroisse, canton, ville ou cité;
3. Le nom du premier signataire et mention du nombre additionnel des signataires de chacune des requêtes présentées au cours de la dernière session, soit à la Chambre des Communes soit au Sénat, demandant la remise de l'adoption du projet de loi de la marine de guerre jusqu'à ce que le peuple eut eu l'occasion de manifester sa volonté par voie de plébiscite;
4. La date de la présentation de chacune de ces requêtes;
5. Le nom pour chacune de ces requêtes du député ou du sénateur qui l'a présentée.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56i*).

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 1er décembre 1910.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	Costigan,	Lavergne,	Ratz,
Béique,	Dandurand,	Legris,	Roche,
Bolduc,	David,	MacKay (Alma),	Ross (Halifax),
Boucherville, de (C.M.G.),	Derbyshire,	MacKeen,	Ross (Sir George W.),
Bowell (Sir Mackenzie),	Dessaulles,	McHugh,	Roy,
Boyer,	Douglas,	McKay (Truro),	Scott (Sir Richard),
Campbell,	Edwards,	McLaren,	Talbot,
Cartwright (Sir Richard),	Ellis,	McMillan,	Tessier,
Casgrain,	Farrell,	McMullen,	Thompson,
Chevrier,	Fiset,	McSweeney,	Watson,
Choquette,	Gibson,	Miller,	Wilson,
Cloran,	Jaffray,	Mitchell,	Wood,
Coffey,	Jones,	Montplaisir,	Yeo,
Comeau,	King,	Poirier,	Young.
	Kirchhoffer,	Power,	
	Landry,	Prince,	

Prières.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. Watson:—De la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.*

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

Chambre des Communes,
Mercredi, 30 novembre 1910.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que cette Chambre a nommé MM. Monk, Harris, Macdonald et Stanfield, pour assister l'Orateur dans la régie du Restaurant, en ce qui concerne les intérêts des Communes, et pour agir en qualité de membres d'un comité mixte des deux Chambres pour prendre charge du Restaurant.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a informé le Sénat qu'il avait reçu un message de Son Excellence le Gouverneur général, sous son seing manuel, que Son Excellence lui avait ordonné de transmettre au Sénat.

Le dit message a été alors lu par le greffier, et il est comme suit:—

Honorables messieurs du Sénat:

J'ai reçu avec grand plaisir l'adresse que vous avez voté en réponse à mon discours à l'ouverture de la session du Parlement et Je vous en remercie sincèrement.

GREY.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 26 novembre 1910.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat un état, en conformité de l'article 16 de la Loi des rentes viagères servies par l'Etat, 1908, relatif aux affaires de l'exercice expiré le 31 mars 1910.
Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(Voir Documents de la Session, No 47).

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son premier rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu, et
Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 12,
MERCREDI, 30 novembre 1910.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son premier rapport.
Votre comité recommande que son quorum soit réduit à trois (3) membres pour tous les objets, y compris l'audition des témoignages sous serment sur les faits allégués dans les pétitions en obtention de bills de divorce, excepté dans le cas d'une contestation au sujet d'une pétition; le quorum devant être alors de cinq (5) membres, qui feront rapport au Sénat des conclusions auxquelles ils sont arrivés et de la recommandation faite par le comité.
Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

Avec la permission du Sénat:
L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Wood, a proposé:
Que le dit rapport soit adopté.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (A) intitulé: « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemin de fer », ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, douzième jour de janvier prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales », ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, douzième jour de janvier prochain.

Alors, le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le Sénat s'ajourne maintenant et qu'il reste ajourné jusqu'au mercredi, onzième jour de janvier prochain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

L'honorable Président a déclaré le Sénat ajourné jusqu'au mercredi, onzième jour de janvier prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mercredi, 11 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Bolduc,
Bostock,
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Domville,
Ellis,
Fiset,
Gibson,
Gillmor,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Ross (Halifax),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Thompson,
Watson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Gibson:—De la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton, de l'*International Railway Company* et de l'*International Traction Railway Company.*

Par l'honorable M. Lavergne:—De l'*Indian River Railway Company.*

Par l'honorable M. Béique:—De la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—De Frances Whittington Truesdell, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'un bill de divorce pour dissoudre son mariage avec son mari Henry Truesdell, de la cité de Toronto, et actuellement du village de Grimsby, dans le comté de Lincoln, et de Dalton Mabel Stapleton, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'un bill de divorce pour dissoudre son mariage avec son mari Henry Conger Stapleton.

Par l'honorable M. Costigan:—De la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.

Par l'honorable M. David:—De la *National Weekly Indemnity Company.*

Par l'honorable M. Lougheed:—D'Henry Claud Lisle et autres, de Lloydminster, Saskatchewan. (*Lloydminster and Fort MacMurray Railway Company*).

Par l'honorable Sir Richard Cartwrigt:—De Lucien Barnes Howland, de la cité de Toronto, et d'autres, d'autres lieux . (*Imperial Traction Company*).

Par l'honorable M. Davis:—De l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company.*

Par l'honorable M. Casgrain:—De Kermet Blackwell et autres, de la cité de Montreal, (*Guardian Accident and Guarantee Company*), et de Harry Stikeman et autres, de la cité de Montréal, et d'autres lieux. (*Riparian Association of the Restigouche River Company*).

Par l'honorable M. Bostock:—De la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Omineca.

Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Mitchell):—De May Jane Beatty, de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec Herbert Albert Beatty.

Par l'honorable M. Watson (pour l'honorable M. Mitchell):—De Walker Harvey Kirkland, de la ville de Saint-Jean, dans la province de Québec, demandant l'adoption d'un bill pour dissoudre son mariage avec sa femme Eva Edna Browning.

Par l'honorable M. Watson:—De Mary Kathleen Crittenden, de la ville de Dauphin, Manitoba, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Stanley A. G. Crittenden.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De Gerard S. Ruel et autres, de Toronto, province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Canadian Northern Branch Lines Company.*

De la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à construire un embranchement depuis Rawdon jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, et de Saint-Jérôme à Saint-Eustache.

De A. H. Tasker et autres, de la cité de Régina, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Security Trusts Corporation.*

De la compagnie manufacturière McClary, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise, sous certaines restrictions, à acheter d'autres effets semblables, émettre des actions privilégiées, et à d'autres fins.

De Cyrenus J. Laughlin, jeune, de la ville de Welland, et d'autres personnes, d'ailleurs, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company.*

De Jas. A. Powell et autres, d'Edmonton, province d'Alberta, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company.*

De J. Wolkenstein et autres, de la cité de New-York, Etat de New-York, l'un des Etats-Unis d'Amérique, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The British Columbia and Dawson Railway Company.*

De la *Brockville, Westport and North-western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à conclure certains contrats avec la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et la *Ontario and Ottawa Railway Company.*

De la Compagnie de chemin de fer de la Baie de Quinté, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à conclure certains contrats avec la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et la *Ontario and Ottawa Railway Company.*

De la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certaines de ses lignes de chemin de fer.

De la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à construire certains embranchements additionnels, à émettre à cette fin des obligations, débentures ou autres garanties, et limitant le délai fixé pour la construction et l'achèvement de ces embranchements.

De la *Pontiac Central Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 87*).

Aussi, une copie d'une ordonnance de Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en conformité de l'article 16 de la *Loi du Yukon,* chapitre 63 des Statuts Revisés du Canada, 1906, rendue le 9 décembre 1909 et intitulée: « Ordonnance à l'effet de rescinder l'impôt d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière et le lager importés dans le Territoire du Yukon ». et soumise à l'approbation du Sénat conformément aux dispositions de l'article 16 du dit chapitre 63.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 78.*)

Aussi, une copie des ordres en conseil suivants de Son Excellence le Gouverneur général aux dates mentionnées, soumis à l'approbation du Sénat en conformité de l'article 77 de la *Loi des terres fédérales,* chapitre 20 des Statuts de 1908.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 60b*).

Aussi, une réponse à une adresse du Sénat, en date du 24 novembre 1910, demandant copie de tous ordres en conseil, mémoires ou correspondance quelconque au sujet de la démission du lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec et de la nomination de son remplaçant, ainsi que de la demande d'un congé d'absence et de la nomination d'un administrateur pendant l'absence du pays de Son Honneur Sir Pantaléon Pelletier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 88*).

Aussi, règlements établis par ordre en conseil, le 17 mai 1910, pour la disposition du pétrole et du gaz sur les réserves sauvages des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 53*).

Aussi, une réponse à une adresse du Sénat, en date du 24 novembre 1910, demandant,—

1. Le département du Service de la Marine créé par la législation de la dernière session a-t-il été régulièrement constitué et mis en fonction?

2. Qui a été nommé sous-ministre par le Gouverneur en conseil?

3. Quels sont les autres fonctionnaires et commis nécessaires à l'administration convenable des affaires du nouveau département qui ont été nommés par le Gouverneur en conseil?

4. Quels sont parmi ces fonctoinnaires et ces commis ceux qui ont été transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries au département du Service de la Marine?

5. Parmi ces fonctionnaires et ces commis quels sont ceux qui viennent d'ailleurs?

6. Quel est le salaire de chacun des fonctionnaires?

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56d*).

Aussi, un état en conformité de l'article 17 de la Loi de l'assurance du service civil.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 43*).

Aussi, les règlements établis au sujet de la solde et des gratifications pour les officiers et pour les hommes, en conformité de la Loi du Service de la Marine et les règlements au sujet de la distribution des habillements.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56*).

Aussi, le tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1910, avec la liste des paiements et des dépenses de voyage, en vertu des Statuts Revisés du Canada, chap. 91, sec. 6, par. 2.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 81*).

Aussi, un état des ordres en conseil au sujet de l'administration de l'arpentage des terres fédérales dans la zone de quarante milles dans la province de la Colombie-Britannique; les ordres en conseil en conformité de la Loi des réserves forestières de la Puissance; les ordres en conseil en conformité de l'article 5 de la Loi de l'arpentage des terres fédérales, et aussi un état fait en conformité de l'article 77 du chapitre 20 de la Loi des terres fédérales, 1908.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, Nos 60, 60a, 61*).

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 12 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Choquette, Cloran, Comeau, Costigan, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Edmards, Ellis, Fiset, Gillmor, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, MacKay (Alma), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Ross, (Sir George W.), Ross (Moosejaw), Roy, Scott, (Sir Richard), Talbot, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young,

Prières.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Derbyshire:—De Mary Hamilton Johnston, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Gilbert Garfield Johnston et une exemption de payer les honoraires requis.

Par l'honorable M. Owens:—De Matildo Emo, de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Peter Henry Hibbard, actuellement de la cité de Québec.

Par l'honorable M. Bostock:—De la *Kettle River Valley Railway Company.*

Par l'honorable M. Davis:—De Thomas Alexander Crerar et autres, de Winnipeg et d'autres lieux. (*Grain Growers Grain Company, Limited*).

Par l'honorable M. Power:—De la *Dominion Atlantic Railway Company.*

Par l'honorable M. Gibson:—De la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* et de la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Par l'honorable M. Campbell:—De Paulina Verena Meyer, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Henry

Freeman Meyer; de Cecil Ernest Freeman, du village d'Eglinton, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Rose Mary Barker Freeman, et de la compagnie dite *Central Railway Company.*

Par l'honorable M. Campbell (pour l'honorable M. Gibson) :—De Nillie Bridgland Morrison, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari William Herbert Morrison.

Par l'honorable M. Belcourt :—De la Compagnie de chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest.

Par l'honorable M. Baird :—De William Frances Currie, de la cité de Toronto,, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Mary Ethel Floy Currie, de la dite cité de Toronto.

Par l'honorable M. Watson :—De la *Southern Central Pacific Railway Company,* et de George Alexander Graham et autres, de la cité de Fort-William. *Nipigon-Albany Canal and Transportation Company*).

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit :—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Jeudi, 12 novembre 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son troisième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles :—

De la Compagnie du chemin de fer Méridional de la Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements autorisés de sa voie ferrée;

De la *Kootenay and Arrowhead Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée;

De la *Vancouver and Lulu Island Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements;

De la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction et l'achèvement de son entreprise et qui change la date de son assemblée annuelle;

De la *Mather Bridge and Power Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux et qui modifie certains articles de la loi la constituant en corporation;

De la *Walkerton and Lucknow Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée;

De la *Guelph and Goderich Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de son embranchement à St. Mary's et à Clinton;

De la *E. B. Eddy Company, Limited,* demandant l'adoption d'une loi qui lui permette d'augmenter son capital-actions au chiffre que les porteurs d'actions jugeront nécessaire;

De D. A. Stewart et autres, directeurs provisoires de la *London and North-Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée;

De J. H. Meikle et autres, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Commercial Travellers' Accident Assurance Company of Canada;*

De la *Collingwood Southern Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée;

De A. H. Tasker et autres, de la cité de Régina, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Security Trusts Corporation;* et

De Jas. A. Powell et autres, d'Edmonton, province d'Alberta, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Alberta-Saskatchewan Insurance Company.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

Un message de la Chambre des Communes, par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 16 décembre 1910.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat demandant qu'il plaise à Leurs Honneurs de fournir à cette Chambre un relevé faisant connaître le coût du Sénat du Canada pour chaque année depuis l'exercice financier de 1896 aux chefs suivants: nombre des sénateurs, indemnité, frais de voyage, impressions, fonctionnaires, et dépenses casuelles.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence demandant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copies de tous ordres en conseil relativement à la nomination des membres de la Commission des champs de bataille de la province de Québec, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes reçues par la dite commission, leur provenance, l'intérêt sur icelles, les dépenses encourues, la nature de telles dépenses, distinguant ce qui a été payé pour acquisition de terrains, la balance en mains et le coût approximatif avec la nature des dépenses à encourir pour atteindre le but que s'est proposé la commission.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Qu'une adresse de cette Chambre soit présentée priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de l'ordre en conseil nommant Son Honneur le juge Jetté, administrateur de la province de Québec, pendant l'absence de Sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copie de toute instruction quelconque en rapport avec telle nomination.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable Président a présenté au Sénat la lettre suivante:—

SÉNAT,
BUREAU DU GREFFIER,
OTTAWA, 11 janvier 1911.

A l'honorable J. K. KERR,
Président du Sénat,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable Sénat, que quelque temps avant la réunion du Parlement, j'ai soumis suivant la coutume, au ministre des Finances, un estimé des sommes requises pour les dépenses du Sénat pendant l'exercice expirant le 31 mars 1912. En examinant plus tard les estimés pour cette année, soumis à la Chambre des Communes, j'ai constaté que les augmentations de salaires votées au concierge et à d'autres employés par le Sénat et qui se montent à la somme de $1,850, ont été retranchées de ces estimés. Je me permettrai d'ajouter que si l'on ne pourvoit pas à cette dépense, il n'y aura pas de fonds disponible pour la payer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
SAM'L E. ST. O. CHAPLEAU,
Greffier du Sénat.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que la dite lettre soit prise en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable Président a présenté au Sénat les documents suivants:—

BUREAU DE L'AUDITEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 12 décembre 1910.

MONSIEUR,—Le 21 mai dernier, je vous ai écrit pour vous demander d'envoyer à ce bureau les listes de paie mensuelles pour être examinées avant le paiement, en conformité des procès-verbaux du conseil du Trésor en date du 21 avril, mais rien n'a été fait dans ce sens.

Dans votre réponse du 29 mai vous déclarez que la question avait été soumise au Sénat, le 21 avril, mais qu'aucune décision n'avait été prise.

Les articles 59 et 60 de la Loi du Revenu consolidé et de l'Audition m'oblige à faire l'audition des comptes de la manière que le conseil du Trésor ou le ministre des Finances m'ordonnent de le faire. Le conseil du Trésor m'a ordonné de revoir vos listes de paiement avant la paie, mais je suis incapable de le faire à moins que vous me les envoyiez ainsi qu'il est requis. Je vous prie de vouloir bien me faire connaître si vous avez l'intention de vous conformer à la décision du conseil du Trésor afin que je puisse faire mon rapport à ce sujet.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. FRASER,
Auditeur général.

Au greffier du Sénat,
Ottawa.

SÉNAT,
BUREAU DU GREFFIER,
OTTAWA, 11 janvier 1911.

A l'honorable J. K. KERR,
Président du Sénat,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable Sénat, que j'ai reçu la lettre ci-incluse de l'Auditeur général.

Je pourrais ajouter qu'une lettre semblable avec une copie d'un extrait des Procès-verbaux d'une séance du conseil du Trésor, relatifs à la même question, a été soumis à la considération du Sénat le 21 avril dernier, pages 371 et 372 des Journaux, mais aucune décision n'a été prise à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAM'L E. ST. O. CHAPLEAU,
Greffier du Sénat

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que les dites lettres soient prises en considération par le Sénat demain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le premier rapport annuel de la Commission de Conservation du Canada, 1910.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(Voir Documents de la Session, No 52).

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (A) intitulé: « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemins de fer », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Wilson, secondé par l'honorable M. Gillmor, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Wilson, secondé par l'honorable M. Gillmor, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Vendredi, 13 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Choquette,
Cloran,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
De Veber,
Domville,
Ellis,
Fiset,
Gillmor,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young,

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Béique:—De la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve.

Par l'honorable M. Derbyshire (pour l'honorable M. Ratz):—De la compagnie dite *The Peoples Railway Company.*

Par l'honorable M. Riley:—D'Oliver Otis Howard, de la cité de New-York, et d'autres, de Toronto. (*Dominion Development Railway Company*).

Par l'honorable M. De Veber:—De James A. Harvey et autres, de la cité de Vancouver, dans la province de la Colombie-Britannique (*Canada Inter-Mountain Railway Company*), et de Violet Jane Dakin, de la cité de Medicine-Hat, dans la province de l'Alberta, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari William Dakin.

Par l'honorable M. Bostock:—De Victor Pujebet et autres, d'Edmonton, dans la province de l'Alberta. (*Pacific and Peace Railway Company*).

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton, demandant l'adoption d'une loi qui définisse à nouveau et limite les pouvoirs d'emprunt de la société.

De la *International Railway Company* et de la *International Traction Railway Company*, demandant toutes deux l'adoption d'une loi qui permette à la *International Traction Railways Company* d'acquérir, etc., la succession, les droits et concessions de la *International Railway Company* en Canada.

De la *Indian River Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée.

De la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée.

De la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée autorisée.

De la *National Weekly Indemnity Company,* constituée en corporation par la législature de Québec, demandant d'être constituée en corporation par le Parlement fédéral et de faire changer son nom en celui de *National Guarantee and Accident Company.*

De Henry Claude Lisle et autres, de Lloydminster, Sask., demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Llyodminster and Fort McMurray Railway Company.*

De Lucien Barnes Howland, de la cité de Toronto, et d'autres, d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Imperial Traction Company.*

De la *Ontario Northern and Timagami Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée projetée, et qui pourvoie à d'autres objets.

De Kennet S. Blackwell et d'autres, de Montréal, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Guardian Accident and Guarantee Company.*

De Harry Stikeman et d'autres, de la cité de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Riparian Association of the Restigouche River, Limited.*

De la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction et l'achèvement de sa voie ferrée.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production d'une copie des arrangements conclus entre le gouvernement et le ou les propriétaires de la ferme choisie pour servir d'exploitation expérimentale dans la paroisse Sainte-Anne de la Pocatière, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce sujet.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, pour prier Son Excellence de vouloir bien faire transmettre au Sénat copies de tous les contrats et conventions, etc., en vigueur ou qui peuvent devenir en vigueur dans le cours des douze mois prochains, entre le gouvernement et toute compagnie de chemin de fer électrique, pour le transport des malles des fonctionnaires du gouvernement et des employés, y compris les facteurs.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de la correspondance du greffier du Sénat *in re* lettre de l'Auditeur général, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 17 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	David,	MacKeen,	Riley,
Beith,	Davis,	McDonald	Roche,
Belcourt,	Derbyshire,	(Cap-Breton),	Ross (Halifax),
Bolduc,	Dessaulles,	McHugh,	Ross
Bostock,	De Veber,	McKay (Truro),	(Sir George W.),
Boucherville, de	Domville,	McLaren,	Ross (Moosejaw)
(C.M.G.),	Douglas,	McMillan,	Roy,
Bowell	Ellis,	McMullen,	Scott,
(Sir Mackenzie),	Fiset,	Miller,	(Sir Richard),
Cartwright	Gillmor,	Mitchell,	Talbot,
(Sir Richard),	Jaffray,	Montplaisir,	Tessier,
Chevrier,	Jones,	Owens,	Thompson,
Choquette,	King,	Poirier,	Watson,
Cloran,	Kirchhoffer,	Power,	Wilson,
Comeau,	Landry,	Prince,	Yeo,
Costigan,	Legris,	Ratz,	Young,
Dandurand,	Lougheed,		

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Thompson:—De Pauline Winslow Saunderson, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Percival Herbert Saunderson, de la ville de Cobalt, dans la province d'Ontario.

Par l'honorable M. Talbot:—De l'*Alberta Central Railway Company,* et de Fanny Mary Healy, de la cité de Calgary, Alberta, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Clarence Glenville Healy, actuellement de la cité de Seattle, dans l'Etat de Washington, un des Etats-Unis d'Amérique.

Par l'honorable M. De Veber:—De la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental, et de John Stanley Hough et autres, de la cité de Winnipeg, actionnaires de la compagnie dite *Canadian Western Railway Company.*

Par l'honorable M. Jones:—De George Mackay Sutherland, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Annie Leo Snow, et de Walter John Teasdale, de la cité de London, et d'autres, d'autres lieux. (*Empire Life Insurance Company of Canada*).

Par l'honorable M. Bostock:—De la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company.*

Par l'honorable M. Watson:—De la *British Crown Assurance Corporation, Limited,* et de Lorne Forbes Robertson, de la cité de Stratford, Ontario, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Elizabeth Louise Wilcox.

Par l'honorable M. Young:—De Gertrude Mary Grantham, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Arthur Myles Grantham, de la cité de Toronto, et de Hugh Samuel Bell, de Waskada, Manitoba, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Emma Morrison Webbes. (*Hudson Bay Mortgage Company*).

Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Ross, Moosejaw):—De J. A. Sheppard et autres, de Moosejaw et d'autres lieux (*Hudson Bay Mortgage Company*), et d'Herbert Weston, de la cité de Saskatoon, Saskatchewan. (*North West Loan Company*).

Conformément à l'ordre du jour les pétitions suivantes ont été lues:—

De la *Kettle River Valley Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui change son nom en celui de *Kettle Valley Railway Company,* et qui l'autorise à construire certains embranchements et qui pourvoie à d'autres objets relatifs à son entreprise.

De Thomas Alexander Crerar et d'autres, de la cité de Winnipeg et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Grain Growers Grain Company, Limited.*

De la *Dominion Atlantic Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi l'autorisant à conclure une convention avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'une quelconque des fins spécifiées dans l'article 361 de la Loi des chemins de fer.

De la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui autorise les directeurs (soumis à l'approbation des deux tiers des actionnaires), à convertir une partie des fonds de la compagnie en un fonds accumulé préférentiel.

De la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, demandant l'adoption d'une loi qui lui donne certains pouvoirs, soumis à l'approbation des propriétaires, pour transférer diverses catégories d'actions; pour acquérir et placer les fonds de la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du Sud, et de la *Grand Trunk Western Railway Company,* etc., et pour d'autres objets.

De la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses lignes de chemin de fer autorisées et qui ne sont pas encore terminées.

De la *Southern Central Pacific Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour terminer sa voie ferrée, autorise la construction de certains embranchements; lui donne le pouvoir de raccorder sa ligne de chemin de fer à celles d'autres compagnies, et pour d'autres objets.

De George Alexander Graham et autres, de la cité de Fort-William, demandant à être constitués en corporation sous le nom de *The Nepigon-Albany Canal and Transportation Company.*

De la *Western Central Railway Company,* compagnie constituée en corporation par la législature d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui déclare que ses entreprises sont à l'avantage général du Canada; prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et à d'autres fins.

De la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, constituée en corporation par la législature de Québec, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de déclarer que ses voies ferrées autorisées sont à l'avantage général du Canada et de prolonger le délai fixé pour leur construction.

De la *Peoples Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de déclarer que son entreprise est à l'avantage général du Canada et à d'autres fins.

D'Oliver Otis Howard, de la cité de New-York, et d'autres, de la cité de Toronto, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Dominion Development Railway Company.*

De James A. Harvey et autres, de la cité de Vancouver, dans la province de la Colombie-Britannique, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Canada Inter-Mountain Railway Company;* et

De Victor Pujebet et autres, d'Edmonton, dans l'Alberta, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Pacific and Peace Railway Company.*

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Résolu, que l'ordonnance rendue par Son Excellence le Gouverneur général, en vertu des dispositions de l'article 16 de la Loi du Yukon, chapitre 63 des Statuts Revisés du Canada, 1906, le 9 décembre 1909, intitulée: « Ordonnance à l'effet de rescinder une ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière ou lager importés dans le Territoire du Yukon », dont copie a été déposée devant le Sénat le 11 janvier 1911, pour son approbation, sous l'autorité de l'article 17 du dit chapitre 63, soit maintenant approuvée.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Résolu, que les arrêtés du conseil suivants, rendus par Son Excellence le Gouverneur général, sous l'autorité des dispositions de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908, à la date respectivement mentionnée, savoir:—

1. C. P. No 729, en date du 20 avril 1910, rendu sous l'autorité des dispositions de l'article 37 du dit chapitre 20, rescindant les règlements concernant l'aliénation des droits dans les mines houillères, établis par un arrêté du conseil en date du 9 mai 1907, et modifiant les arrêtés du conseil, en date, respectivement, du 16 février et du 9 décembre 1909, et établissant de nouveaux règlements sur ce point.

2. C. P. No 1012, en date du 25 mai 1910, modifiant l'arrêté C. P. No 729, en date du 20 avril 1910, relativement à l'aliénation des droits dans les mines houillères.

3. C. P. No 2469, en date du 9 décembre 1909, rescindant l'article 3 des Règlements des mines de houille établis par arrêté du conseil du 9 mai 1907, et substituant une nouvelle disposition.

4. C. P. No 186, en date du 31 janvier 1910, relativement à l'imposition du droit régalien sur le produit des mines de houille.

5. C. P. No 3, en date du 17 janvier 1910, établissant des règlements pour l'émission de permis relativement à l'enlèvement du sable, de la pierre et du gravier, la propriété de la Couronne, des lits submergés des rivières et des lacs en Manitoba, Saskatchewan, Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et dans les limites de la zone de chemin de fer de la province de la Colombie-Anglaise.

6. C. P. No 762, en date du 21 avril 1910, rescindant l'article 3 des règlements établis par arrêté du conseil du 17 janvier 1910, pour l'émission de permis relativement à l'enlèvement du sable, de la pierre et du gravier, la propriété de la Couronne, du lit des rivières et des lacs en Manitoba, Saskatchewan, Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et dans les limites de la zone de chemin de fer de la Colombie-Anglaise, et y substituant un nouvel article 3.

7. C. P. No 313, en date du 22 février 1910, modifiant les règlements établis par l'arrêté du conseil du 17 janvier 1910, pour l'émission de permis relativement à l'enlèvement du sable, de la pierre et du gravier, la propriété de la Couronne, des lits submergés des rivières et des lacs en Manitoba, Saskatchewan, Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et dans les limites de la zone de chemin de fer dans la province de la Colombie-Anglaise.

8. C. P. No 933, en date du 13 mai 1910, rendu en vertu des dispositions du paragraphe (*b*) de l'article 3, article 38 et du sous-paragraphe (*k*) de l'article 76 de la Loi des terres fédérales, approuvant les règlements y annexés pour la location et l'administration de terres contenant de la pierre à chaux, du granit, de l'ardoise, du marbre, du gypse, de la marne, du gravier, du sable, ou de la pierre à bâtir d'une nature quelconque dans les provinces de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest, en dedans de vingt milles de chaque côté de la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la province de la Colombie-Anglaise, et dans l'étendue de terre de trois millions et demi d'acres acquise, par le gouvernement fédéral, de la Colombie-Anglaise, et dont il est fait mention au paragraphe (*b*) de l'article 3 de la Loi des terres fédérales.

9. C. P. No 414, en date du 11 mars 1910, rescindant les règlements concernant l'aliénation des droits sur le pétrole et le gaz naturel, propriété de la Couronne, en Manitoba, Alberta, Saskatchewan, les Territoires du Nord-Ouest et le Territoire du Yukon, reconnus par arrêtés du conseil en date du 31 mai 1901, 22 décembre 1902, 23 mars et 1er octobre 1904, 22 juillet 1905 et 26 décembre 1906,—et y substituant les règlements annexés.

10. C. P. No 277, en date du 14 février 1910, approuvant et établissant des règlements relativement à l'aliénation des dépôts de sables goudronneux, propriété de la Couronne, dans cette partie de la province d'Alberta située au nord du township 80 et entre les 4e et 5e méridiens init., sous l'autorité et en conformité des dispositions de l'article 37 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 de 7-8 Edouard VII.

11. C. P. No 188, en date du 9 mai 1910, rescindant le sous-paragraphe « (*m*) » du numéro 17 des règlements concernant l'émission de permis annuels pour la coupe du bois sur les terres fédérales et y substituant un nouveau sous-paragraphe « (*m*) ».

12. C. P. No 2103, en date du 15 octobre 1909, ordonnant que des dispositions soient faites dans les règlements concernant l'octroi de licences et de permis annuels pour la coupe du bois sur les terres fédérales, pour l'émission de permis annuels aux propriétaires de scieries portatives dans le district de la rivière La-Paix, en vertu desquels chacun de ces propriétaires pourra couper du bois sur une étendue de terre bien déterminée ne dépassant pas un mille carré en étendue, la quantité de bois coupé ne devant pas être de plus de 200,000 pds M.P. Les droits seront payés au taux de 75 cents par mille pieds M.P.; 20 pour 100 d'avance et la balance à l'expiration du permis.

13. C. P. No 261, en date du 1er mars 1910, modifiant l'article 29 des règlements concernant les mines de quartz, approuvé par un arrêté en conseil du 13 août 1908, par addition du paragraphe suivant:—

« Le permis donné pour telle location comprendra le droit au fer et au mica seulement, et ne comprendra pas la surface. Cependant, le concessionnaire pourra, sur demande, acheter au taux de $10 l'acre les droits sur toute étendue quelconque de surface que le ministre jugera nécessaire pour l'exploitation efficace et économique des droits accordés.»

14. C. P. No 595, en date du 20 avril 1910, modifiant les règlements établis en vertu de l'arrêté du conseil du 2 juin 1909, établissant le mode de donner des droits de pouvoirs hydrauliques sur les terres fédérales dans les provinces de Manitoba, Saskatchewan et Alberta.

15. C. P. No 91, en date du 21 janvier 1910, ordonnant que les droits payables en vertu de permis donnés pour terrains non arpentés qui, après arpentages, deviennent

terres scolaires, seront de 50 pour 100 par 1,000 pieds M.P., et que le loyer sera $5 par mille carré.

Copies de ces arrêtés en conseil ayant été déposées devant le Sénat, le 11 janvier 1911, soient maintenant approuvés par cette Chambre, en vertu de l'article 77 de la dite loi.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des *Débats* du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes *Débats*;
3. De l'édition anglaise des *Débats* de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes *Débats*.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des Journaux du Sénat;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des Journaux de la Chambre des Communes.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les ministères tenus par la loi de déposer devant le Parlement des rapports de leurs opérations annuelles;
2. La date fixée par la loi pour le dépôt de tels rapports;
3. La date du dépôt de tels rapports pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910 mentionnant si c'est l'édition anglaise ou l'édition française qui a été ainsi déposée;
4. La date de la publication et de la distribution de l'édition française de tels rapports;
5. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, neuf mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910, n'ont pas encore été publiés en français;
6. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, vingt et un mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1909, n'ont pas encore été publiés en français.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie des arrangements conclus par le gouvernement avec le ci-devant propriétaire de la ferme Stadacona à Saint-Félix du Cap-Rouge, au sujet de l'acquisition de cette ferme et de son exploitation à l'avenir comme ferme expérimentale, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce double sujet.

L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, pour prier Son Excellence de vouloir bien faire transmettre au Sénat un état du nombre des demandes de divorce et des divorces accordés par le Parlement du Canada de 1894 à 1910, y compris le nombre des divorces accordés par les cours de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; aussi, la population de chacune de ces provinces d'après le recensement de 1901; et la population totale d'Ontario, de Québec, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, d'après le recensement de 1901.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable Sir Mackenzie Bowell a présenté au Sénat un bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de la correspondance du greffier du Sénat *in re* estimation des sommes de deniers qui seraient nécessaires pour faire face aux dépenses du Sénat, etc., ayant été lu,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que la dite correspondance soit renvoyée au comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat pour qu'il fasse rapport.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (A) intitulé: « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemins de fer », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de la correspondance du greffier du Sénat *in re* lettre de l'Auditeur général, etc., ayant été lu,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que la dite correspondance soit renvoyée au comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat pour qu'il fasse rapport.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 18 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell, (Sir Mackenzie),
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Ellis,
Fiset,
Gillmor,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table.

Par l'honorable M. Riley:—

De la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De Robert William Logan, de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Sophia Louisa Logan;

De Mary Hamilton Johnston, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Gilbert Garfield Johnston;

De A. L. Hamilton, de la cité de Portage-la-Prairie, Manitoba, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Maude Louise Hamilton;

De Gertrude Maude Grant, de la cité de Winnipeg, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec son mari Arthur Grant; et

De Joseph Doust, de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Addie Alvetta Horn.

Par l'honorable M. Talbot:—

De R. R. Jamieson et autres, de Calgary, Alberta (*Alberta Electric Railway Company*).

Par l'honorable M. Belcourt:—

De R. Chevrier et autres, de la cité d'Ottawa et d'autres lieux (*Quebec and Great North Western Railway Company*); et

De la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MERCREDI, 18 janvier 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre comité recommande que le délai fixé pour la présentation de pétitions pour bills de divorce qui est expiré, soit prolongé au vendredi, dix-septième jour de février prochain.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Choquette a présenté au Sénat un bill (D) intitulé: « Loi modifiant la Loi des juges ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre sur le bureau de cette Chambre copies de tous documents quelconques concernant (*a*) l'achat à Québec du terrain nécessaire à la localisation d'une gare centrale aux lieu et place du marché Champlain, (*b*) la construction de la dite gare, (*c*) celle des usines du Grand-Tronc-Pacifique. (*d*) le choix du terrain sur lequel ces usines doivent être érigées, ainsi que copie de la correspondance échangée en rapport avec ces différents sujets.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Consil privé.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état répondant aux questions suivantes:—

1. En 1884, un statut fédéral (47 Vic., ch. 78) a-t-il consacré l'existence légale de la Compagnie du pont de Québec?

2. En 1901, un autre statut fédéral (1 Ed. VII, ch. 81), n'a-t-il pas également donné le jour à une compagnie connue sous le nom de « Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (*The Quebec Terminal and Railway Company*)?

3. En 1903, après avoir été pendant deux ans complètement distinctes l'une de l'autre, les deux compagnies précitées ne se fusionnèrent-elles pas l'une dans l'autre pour constituer une compagnie nouvelle à laquelle un statut fédéral (3 Ed. VII, ch. 177) donna le nom de Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (*The Quebec Bridge and Railway Company*)?

4. Ne fut-ce pas pendant cette même année de 1903 que furent signées entre le gouvernement et la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, ces conventions qui donnèrent au gouvernement le pouvoir de se substituer à la Compagnie du pont et de parfaire à un moment donné la colossale entreprise de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec?

5. Cette substitution du gouvernement à une compagnie privée ne fut-elle pas consacrée par une législation fédérale en 1908 lors de l'adoption par le Parlement du chapitre 59 de la 7-8 Edouard VII?

6. En vertu de cette dernière législation, le Gouverneur en conseil a-t-il adopté un arrêté stipulant qu'il s'emparait de la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie *The Quebec Bridge and Railway Company?*

7. Quand cet arrêté en conseil a-t-il été adopté?

8. De quoi se compose la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie dont parle la loi?

9. Est-ce qu'une partie quelconque de cette totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie a été transportée à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Commission du Transcontinental-National?

10. Quelle est la partie ainsi transportée?

11. Comprend-elle le pont ou quelques-unes des lignes des chemins de fer partant du pont et aboutissant à la cité de Québec ou à quelqu'endroit du parcours du chemin de fer du Pacifique-Canadien au nord et du chemin du Grand-Tronc au sud du fleuve?

12. La construction du pont et des lignes de chemin de fer partant du pont, au nord et au sud du fleuve Saint-Laurent, n'est-elle pas plutôt du ressort exclusif du gouvernement qui en a gardé l'entier contrôle?

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production d'un état indiquant:—

A. En ce qui concerne la ligne principale du Transcontinental:

1. La longueur respective, en milles, de chacune des divisions du Transcontinental, dénommées division A, division B, etc., depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et spécifiant dans quelle province se trouve chacune de ces divisions;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction du chemin dans chacune de ces divisions;

3. Le coût réel payé au 15 janvier courant pour la confection de la voie ferrée y compris gares, voies d'évitement, ponts et autres travaux nécessaires, dans chacune de ces divisions;

4. Ce que coûtera, approximativement, dans chacune des divisions du Transcontinental ce qui reste à construire pour y parfaire le chemin.

B. En ce qui concerne les embranchements du Transcontinental:

1. La longueur respective de chacun des dits embranchements, spécifiant la division et la province dans lesquelles se trouve chaque embranchement;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction de chacun de ces embranchements;

3. Le coût réel, au 15 janvier courant, de la confection de tels embranchements;

4. Le coût probable des travaux à faire sur chacun de ces embranchements;

5. L'indication de la clause spéciale de la loi sous l'autorité de laquelle chaque embranchement a été construit;

6. La mention de tout autre embranchement que se proposerait de construire la Commission du chemin de fer Transcontinental ou le gouvernement, avec indication de sa longueur et de son coût probable.

Un message de la Chambre des Communes, par son greffier, avec le bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Coffey, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse supplémentaire à une adresse du Sénat, en date du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 87a*).

Aussi, un état en conformité de l'article 88 de la Loi des Territoires du Nord-Ouest chapitre 62 des S. R. du Canada.

Ordonné qu'il soit déposé sur la table et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 79*).

Conformément à l'ordre du jour le bill (A) intitulé: « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemins de fer », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Davis secondé par l'honorable M. Douglas il a été

Ordonné que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Alors, sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Coffey,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 19 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell, (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Ellis, Fiset, Gibson, Gillmor, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, MacKay (Alma), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young,

Prières.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec; de Charles J. Holmes, président de la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, et de Jos. N. Johnstone, président de la *Foreign Mission Board* de la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec (*Canadian Baptist Foreign Mission Board*).

Par l'honorable M. De Veber:—

De John Nairn, de la cité d'Edinburgh, Ecosse, et autres, de la cité de Winnipeg, Manitoba. (*Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company*).

Par l'honorable M. Ratz:—

De John Muir et autres, de la cité de Brantford. (*Lake Erie and Northern Railway Company*).

Par l'honorable M. Campbell:—

De George Alexander Graham et autres, de Fort-William et d'ailleurs (*Western Canal Company*);

De A. G. McKay et autres, d'Owen-Sound et d'ailleurs. (*Simcoe, Grey and Bruce Railway Company*).

Par l'honorable M. Young:—

De l'*Alsek and Yukon Railway Company.*

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De l'*Alberta Central Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi l'autorisant à prolonger sa ligne de chemin de fer autorisée, à construire certains embranchements, qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et à d'autres fins.

De la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée, qui déclare que ses travaux sont à l'avantage général du Canada et à d'autres fins.

De John Stanley Hough et autres, de la cité de Winnipeg, actionnaires de la *Canadian Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses voies ferrées et à d'autres fins.

De la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses lignes de chemin de fer autorisées.

De la *British Crown Assurance Corporation, Limited,* une compagnie constituée en corporation d'après la Loi des Compagnies de la Grande-Bretagne, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à obtenir une licence pour faire affaires en Canada.

De J. A. Sheppard et autres, de Moosejaw, et d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Hudson Bay Mortgage Corporation.*

D'Herbert Weston et autres, de la cité de Saskatoon, Saskatchewan, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The North-West Loan Company,* et

De Walter John Teasdall, de la cité de London, et d'autres, d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Empire Life Insurance Company of Canada.*

L'honorable Président a informé le Sénat que le greffier du Sénat a déposé sur la table ses comptes avec les pièces justificatives à l'appui, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que les comptes du Sénat et les pièces justificatives de l'exercice expiré le 31 mars 1910, déposés sur la table par le greffier du Sénat aujourd'hui, soient renvoyés au comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité, pour qu'il les examine et fasse rapport.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 12 janvier 1911, demandant de vouloir bien faire mettre devant cette Chambre copie de l'ordre en conseil nommant Son Honneur le juge Jetté, administrateur de la province de Québec, pendant l'absence de Sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copie de toute instruction quelconque en rapport avec telle nomination.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, Na 114*).

Conformément à l'ordre du jour, le bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Landry, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (34) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Walkerton and Lucknow Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (17) intitulé: « Loi concernant la *British Columbia Southern Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (6) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'intérêt », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (33) intitulé: « Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (31) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Guelph and Goderich Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (18) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Kootenay and Arrowhead Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Vendredi, 20 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell, (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Ellis, Fiset, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, MacDonald (Victoria), McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMullen, McSweeney, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Jones):—

De la *Conduits Company, Limited.*

Par l'honorable M. McSweeney:—

De Frederick Vernon Wedderburn, de la cité de Saint-Jean, et d'autres lieux. (*Albert and Moncton Railway Company*).

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son quatrième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
VENDREDI, 20 janvier 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son quatrième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De l'*Alberta Railway and Irrigation Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction et l'achèvement de sa voie ferrée;

De la *Manitoba and North-Western Railway Company of Canada,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux projetés, et qui change le terminus de sa ligne autorisée entre Théodore et Insinger;

De la *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi modifiant le tracé de sa ligne projetée, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures;

De la *South Ontario Pacific Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui lui permette de construire une voie ferrée d'un point situé à ou près de Guelph à un point situé à ou près d'Hamilton, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures;

De la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures, et qui l'autorise à changer son point de jonction avec le chemin de fer Ontario et Québec;

De Gerard S. Ruel et autres, de Toronto, province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Canadian Northern Branch Lines Railway Company;*

De la *Canadian Northern Quebec Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à construire un embranchement depuis Rawdon jusqu'à un point sur le chemin de fer National-Transcontinental, et de Saint--Jérôme à Saint-Eustache;

De la compagnie manufacturière McClary, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise, sous certaines restrictions, à acheter d'autres effets semblables, émettre des actions privilégiées, et à d'autres fins;

De la *Brockville, Westport and North-western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à conclure certains contrats avec la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et la *Ontario and Ottawa Railway Company;*

De la Compagnie de chemin de fer de la Baie de Quinté, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à conclure certains contrats avec la *Canadian Northern Ontario Railway Company* et la *Ontario and Ottawa Railway Company;*

De la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de certaines de ses lignes de chemin de fer;

De la *Indian River Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée;

De la *National Weekly Indemnity Company,* constituée en corporation par la législature de Québec, demandant d'être constituée en corporation par le Parlement fédéral et de faire changer son nom en celui de *The Guarantee and Accident Company;*

De Kennet S. Blackwell et d'autres, de Montréal, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Guardian Accident and Guarantee Company;*

De la *Dominion Atlantic Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi l'autorisant à conclure une convention avec la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'une quelconque des fins spécifiées dans l'article 361 de la Loi des chemins de fer;

De la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, demandant l'adoption d'une loi qui lui donne certains pouvoirs, soumis à l'approbation des propriétaires, pour transférer diverses catégories d'actions, pour acquérir et placer les fonds de la Compagnie du chemin de fer de Montréal et des comtés du sud, et de la *Grand Trunk Western Railway Company,* etc., et pour d'autres objets;

De la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses lignes de chemin de fer autorisées et qui ne sont pas encore terminées;

De la *Southern Central Pacific Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour terminer sa voie ferrée, autorise la construction de certains embranchements, lui donne le pouvoir de raccorder sa ligne de chemin de fer à celles d'autres compagnies et pour d'autres objets;

De la *Western Central Railway Company,* compagnie constituée en corporation par la législature d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui déclare que ses entre-

prises sont à l'avantage général du Canada; prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et à d'autres fins;

De John Stanley Hough et autres, de la cité de Winnipeg, actionnaires de la *Canadian Western Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses voies ferrées et à d'autres fins;

De J. A. Sheppard et autres, de Moosejaw, et d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Hudson Bay Mortgage Corporation;*

D'Herbert Weston et autres, de la cité de Saskatoon, Saskatchewan, demandant d'être constitutés en corporation sous le nom de *The North West Loan Company;* et

De Walter John Teasdall, de la cité de London, et d'autres, d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Empire Life Insurance Company of Canada.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le bill (33) intitulé: « Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company* », soit placé sur l'ordre du jour pour sa deuxième lecture mercredi prochain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général priant Son Excellence de faire déposer devant le Sénat copie de tous ordres en conseil et ordonnances et de toute la correspondance échangée entre les parties intéressées au sujet:—

1. Du loyer avant 1896 à M. Georges Tanguay d'une propriété appartenant au gouvernement militaire et située sur la rue des Remparts à Québec;

2. Des demandes faites par d'autres personnes à cette époque, pour l'achat ou le loyer de la propriété en question;

3. De la vente consentie par le présent gouvernement vers 1897, de la même propriété au même Georges Tanguay.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie du rapport reçu par le bureau d'immigration au sujet des plaintes portées contre M. Jacques Déry, le gardien du restaurant installé dans les bâtiments de l'immigration à Québec, ainsi que de la correspondance échangée et de l'enquête tenue par l'agent de l'immigration relativement aux surcharges du restaurateur et de la remise qu'il a dû faire aux immigrants du prix obtenu pour des denrées de mauvaise qualité.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 24 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Godbout,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
MacDonald (Victoria),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Shehyn,
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Thompson:—

D'Arthur William Redden et autres, de la cité d'Halifax. (*All Red Steamship Company.*)

De Frank O. Fowler, de la cité de Winnipeg, et d'autres, d'autres lieux. (*Saskatoon and Hudson Bay Railway Company.*)

Par l'honorable M. McHugh:—

D'Arthur Lionel Eastmure et autres, de la cité de Toronto. (*Lloyds Casualty Company of Canada.*)

Par l'honorable M. McSweeney:—

De Joseph D. Mackenzie et autres, de Londres. (*Albert and Moncton Railway Company.*)

Par l'honorable Sir George W. Ross:—

De la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord.

De la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western.*

De la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson.

De la *Huron and Ontario Railway Company.*

Par l'honorable M. Talbot:—

De la *Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company.*

Par l'honorable M. Gillmor:—

De la *Goldschmidt Thermit Company.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De George A. Brown, de la ville de Port-Hope, Ontario, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Margaret Brown, de Hall's-Bridge, Ontario.

Par l'honorable M. Watson:—

De la ville de Fort-Frances.

Par l'honorable M. Bostock:—

De William Denham Verschoyle et autres, de Vancouver, Colombie-Britannique. (*Pacific and Hudson Bay Railway Company*).

Par l'honorable Sir Richard Scott:—

De George Burn et autres, de la cité d'Ottawa. (*Canadian Surety Company.*)

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée.

De R. R. Jamieson et autres, de Calgary, dans la province d'Alberta, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Alberta Electric Railway Company.*

De Rodolphe Chevrier et autres, de la cité d'Ottawa et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Quebec and Great North Western Railway Company.*

De la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent, demandant l'adoption d'une loi qui fasse revivre sa charte et prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de ses travaux.

De la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, demandant l'adoption d'une loi qui amende la loi la constituant en corporation.

De Charles J. Holmes, président de la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, et de Jos. N. Johnstone, président de la *Canadian Baptist Foreign Mission Board,* demandant une charte sous le nom de *Canadian Baptist Foreign Mission Board.*

De John Nairn, de la cité d'Edimbourg, Ecosse, et d'autres, de la cité de Winnipeg, Manitoba, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company.*

De John Muir et autres, de la cité de Brantford, demandant une loi les constituant en corporation sous le nom de *The Lake Erie and Northern Railway Company.*

De George Alexander Graham et autres, de Fort-William et d'autres lieux, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Western Canal Company.*

De A. G. Mackay et autres, d'Owen-Sound, et d'autres lieux, demandant une charte sous le nom de *The Simcoe, Grey and Bruce Railway Company.*

De l'*Alsek and Yukon Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée.

De Frederick Vernon Wedderburn et autres, de la cité de Saint-Jean et d'ailleurs, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Albert and Moncton Railway Company,* et

De la *Conduits Company, Limited,* demandant l'adoption d'une loi qui autorise le commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour les deuxième et troisième périodes de six années chacune, et de prolonger pour autant la durée du brevet 66,686.

L'honorable M. McHugh a présenté au Sénat un bill (E) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Casgrain a présenté au Sénat un bill (F) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Guardian Accident and Guarantee Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Landry a attiré l'attention du gouvernement sur les faits suivants:—

I. En 1812, le 5 mai, l'adjudant général des milices du Bas-Canada publiait la circulaire suivante:—

« *Circulaire.*

BUREAU DE L'ADJUDANT GÉNÉRAL DES MILICES DU BAS-CANADA,
QUÉBEC, 5 mai 1812.

Son Excellence le Commandant en chef trouvant nécessaire d'établir un système uniforme pour l'exercice et l'instructoin des milices de cette province, m'a ordonné de faire imprimer et circuler les Règles et Règlements suivants pour l'information et le guide des officiers qui y appartiennent, et de vous signifier qu'il désire que ce qui y est contenu soit strictement observé par le bataillon sous vos ordres.

Son Excellence m'ordonne, de plus, de vous informer qu'il sera envoyé aux inspecteurs des milices de Sa Majesté copies des présents règlements, et qu'il leur sera ordonné de faire rapport de toutes déviations qu'ils pourraient observer y être faites dans les différents bataillons qu'ils pourront avoir ordre d'inspecter.

Par ordre de Son Excellence,

F. VASSAL DE MONVIEL,
Lieutenant-colonel et adjudant général des milices du Bas-Canada.

Aux colonels ou lieutenants-colonels
Commandants des bataillons ou divisions des milices.»

II. Cette circulaire était publiée en anglais et en français et accompagnait la publication également en français et en anglais d'un manuel ayant pour titre:—

« Par ordre de Son Excellence

BUREAU DE L'ADJUDANT GÉNÉRAL DES MILICES DU BAS-CANADA

RÈGLES ET RÈGLEMENTS

POUR LA

FORMATION, L'EXERCICE ET MOUVEMENT

DE LA

MILICE

DU

BAS-CANADA

Publiés par l'ordre de Son Excellence le Commandant en chef

QUÉBEC

Imprimés à la Nouvelle Imprimerie

1812 »

III. Ce manuel de 1812 à l'usage des milices canadiennes de la province du Bas-Canada contenait simultanément, l'une en regard de l'autre, les deux versions, l'anglaise et la française, non seulement des explications nécessaires à l'intelligence des exercices et des mouvements des troupes canadiennes, mais des mots de commandement, tels qu'ils étaient alors donnés aux troupes, comme le prouve d'ailleurs l'exemple suivant qu'une simple reproduction des pages 173 et 174 du manuel en question met en pleine évidence:—

FIRST MANOEUVRE.—PREMIERE MANOEUVRE.

Close Column in rear of the right division.—La Colonne en Masse en arrière de la division de la droite.

Commanding Officer.		Words of Command by Officers of divisions.	Commandements du Chef.		Mots des officiers de division.
Caution.	Commands.		Mots d'avertissement.	Mots d'exécution.	
The batallion will form column of divisions in rear of the right division.	Remaining division, to the right face (1) quick march (2).	2nd division, halt, front, dress. 3rd do. do. &c.	Le bataillon formera une colonne en masse en arrière de la division de la droite.	Divisions de gauche, à droite (1). Pas redoublé, marche (2)	2e division, halte, front, alignement. 3e division do do etc.
Form column of grand division (3).	Left divisions to the left face (4) quick march.	2nd division, half front, dress (5) march.	Formez la colonne de grande division (3).	Divisions de gauche à gauche (4). Pas redoublé, marche.	2e division, halte, front, alignement (5), marche.
The column will close to the front (6).	March.	Halt, dress, eyes front, &c. 2nd grand division, halt, dress. 3rd do. do. &c.	La colonne serrera le front (6).	Marche.	Halte, alignement, fixe, etc. 2e grande division, halte, alignement. 3e do do etc.
The column will take ground to the right, and on the march deploy on the rear grand division.	To the right face quick march (7) 5th grand division, halt, front.	Dress (8) 5th grand division, march, halt, dress, eyes front.	La colonne marchera à droite et en marche déployera sur la grande division de l'arrière.	A droite, pas redoublé, marche (7). 5e grande division, halte, front.	Alignement (8), 5e grande division, marche, halte, alignement, fixe.
	4th grand division, halt, front.	Dress 4th grand division march, halt, dress, eyes front.		4e grande division, halte, front.	Alignement, 4e G.D., marche, halte, alignement, fixe.
	3rd do. do. &c.	Dress 3rd do. do. &c.		3e do do etc.	Align. 3e do etc.
	2nd do. do. &c.	Dress 2nd do. do. &c.		2e do do etc.	Align. 2e do etc.
	1st do. do. &c.	Dress 1st do. do. &c.		1ère do do etc.	Align. 1ère do etc.

N. B.—The numbers in brackets refer to the notes of the book. N. B.—Les chiffres entre parenthèses réfèrent aux notes du livre.

Et il a demandé:—

Est-ce l'intention du gouvernement de faire revivre les traditions d'un passé qui ne manque pas de gloire et de continuer pour le profit des descendants des miliciens qui défendirent à cette époque la Couronne britannique, l'usage d'une langue qui fera mieux comprendre surtout à nos populations rurales sinon leurs devoirs envers leur Roi, du moins les ordres qu'ils en pourront recevoir et qui les mettra en position de remplir ceux-ci d'une manière plus intelligente et plus prompte?

Débat.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. J. B. Laliberté, de Québec, marchand, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production, en détail, des comptes et des réclamations filés au département de l'Intérieur ou à l'agent d'immigration de Québec, par M. Jacques Déry, le restaurateur, pendant la saison de navigation de 1910.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 17 janvier 1911, demandant un état indiquant le nombre des demandes de divorce et des divorces accordées par le Parlement du Canada de 1894 à 1910.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session No 116*).

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (21) intitulé: « Loi concernant la *Vancouver and Lulu Island Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Wilson, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (34) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Walkerton and Lucknow Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (17) intitulé: « Loi concernant la *British Columbia Southern Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (6) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'intérêt », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable Sir George W. Ross, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (31) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Guelph and Goderich Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (18) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Kootenay and Arrowhead Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 25 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Godbout, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, MacDonald (Victoria), MacKay (Alma), MacKeen, McDonald, (Cap-Breton), McHugh, MacKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Wood, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. Coffey:—
De Michael J. O'Brien, de la ville de Renfrew, et d'autres, d'autres lieux. (*The Universal Life Assurance Company of Canada*).

L'honorable M. Coffey, du comité permanent du Compte rendu des Débats, a présenté son deuxième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu, et
Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 25 janvier 1911.

Le comité permanent du Compte rendu des Débats a l'honneur de présenter son deuxième rapport.
Ayant été informé que le personnel actuel des traducteurs français des débats du Sénat ne peut fournir aussi rapidement qu'on le voudrait la traduction qui leur est demandée, votre comité recommande qu'un traducteur additionnel soit nommé pour la

session actuelle seulement, et que M. Georges Morrisst soit nommé, et que ses services soient payés au taux des appointements des traducteurs qui font un travail analogue pour la Chambre des Communes, et que le greffier du Sénat, conformément à la Loi du Service civil (ch. 15, art. 23, 1908), fasse rapport de cette mesure à Son Honneur le Président du Sénat.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Landry a attiré l'attention du Sénat sur une correspondance publiée dans le journal *The Standard of the Empire,* numéro du 23 décembre 1910, et qui se lit comme suit:—

« THE PENALTY OF PATRIOTISM.

To the Editor.

Sir,—The article by Mr. F. D. Bone in your current issue of this week presents the case for the ex-Service man who wishes to emigrate, but has not the means to do so, most admirably. I hope that it will be read by some Imperialist, who has the generous heart and the power of the purse, so that the opportunities now offering in our Oversea States may be availed of in the interests of those who have done so much to preserve and maintain the Empire.

Your readers may be interested to know that in Canada a branch has been established, under the presidency of the Governor-General, the Right Hon. Earl Grey, with the Lieutenant-Governors of the Provinces of Ontario, Manitoba, Alberta, and British Columbia, as vice-presidents, and committees have been formed in Quebec, Toronto, Winnipeg, Edmonton, Vancouver, Victoria, and Vernon. There are openings in Canada, at the present moment, in the military forces at Halifax and Quebec, and there are a few excellent opportunities for civil employment offered by the local committees.

In Australia the British Immigration League has undertaken to represent the league, and is prepared to find openings for men of the right stamp, who are willing to take up work in the country districts as boundary riders, stockmen, cooks, rough carpenters, handy men, and agricultural labourers. The New Zealand Government are also favourably considering the matter of granting facilities to ex-Service men to settle in that country.

The chief object of the league is to advance money to suitable men of good character, who are without means. In every such case, however, applicants for assistance will be expected to find some portion of their fares, either from their regimental or other associations, or from their friends, or to furnish a guarantee for the purpose. They will also be required to repay the amount advanced to them, under an order upon the Government authorities or the local committees in the various Oversea States.

Already a considerable amount of useful work has been done on behalf of Military pensioners, and ex-Service men without pensions, who have been able to pay their own fares, many of whom have been found openings in our Oversea States, where they are now happily settled. A number of men have also been sent to the Royal Canadian Garrison Artillery, Quebec, by arrangement with the Canadian military authorities and the War Office.

At the present moment openings are being found by our Canadian committees for liftmen, &c., in Vancouver and other parts of the Dominion, and a number of men, recommended by the National Association for the Employment of Reserve and

Discharged Soldiers, the Army and Navy Pensioners' and Time-Expired Men's Employment Society, the Veterans' Corps and Employment Bureau and the Corps of Commissioners are applying for these appointments. The wages offered are from $40 to $50 per month.

Time-expired men who are willing to enter the Permanent Force in Canada have the opportunity of so doing, and already a number of gunners have been sent to the R.C.G.A., Quebec. Advances out of the small funds, which a few friends have subscribed, have been made in some cases to the latter, and the amounts so advanced are already being returned, and are being used to help other applicants.

I am glad to say that the man, whose letter Mr. Bone quotes, writes me to say that the Salvation Army are likely to be able to send him and his family to assured employment in Canada. It appears that a firm of cotton spinners are willing to defray two-thirds of the fares of suitable men with families. The balance in this case will be advanced by the army. The writer, while grateful for this promised service, asks if something can be done to help him to find clothes for the children, as 'at present what they are wearing must go on the dust heap.' Should any reader feel moved to render such assistance the league will be glad to act as almoners.—I am, &c.,

E. T. SCAMMELL, Joint Hon. Sec.,
Naval and Military Emigration League.

11 Haymarket, S.W.»

Et il a demandé:—

1. Quelle est la nature des arrangements conclus entre les autorités militaires canadiennes et le bureau de la guerre (War Office) en Angleterre, arrangements dont il est fait mention dans la correspondance précitée et d'après lesquels la *Royal Canadian Garrison Artillery* de Québec recevrait ses recrues d'Angleterre?

2. De combien de recrues venues d'Angleterre la *Royal Canadian Garrison Artillery* de Québec a-t-elle peuplé ses cadres de services?

3. Quel est le nombre de recrues anglaises qui, d'après les arrangements mentionnés ci-dessus, ont été incorporées dans l'armée permanente canadienne, à part l'artillerie de garnison?

4. Des arrangements de même nature ont-ils été conclus avec l'amirauté anglaise pour le recrutement des marins destinés à remplir les cadres de la nouvelle marine canadienne?

5. Est-ce parce que le recrutement dans le pays fait réellement défaut que nous devons ainsi demander à l'Angleterre les soldats dont nous avons besoin?

Débat.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une lettre en date du 1er juin 1910, écrite par M. L. Stein, de Québec, et adressée à M. W. D. Scott, surintendant de l'immigration.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une plainte signée par un grand nombre d'employés du bureau et aux bâtiments de l'immigration à Québec et adressée à l'agent du département à cet endroit contre M. Jacques Déry, le restaurateur, ainsi que de la réponse de ce dernier.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année les sommes d'argent payées au journal *La Vigie,* de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays, depuis la fondation de ce journal jusqu'à ce jour.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Soleil* par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal le *Daily Telegraph,* de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
MARDI, 24 janvier 1911.

Résolu,—Qu'il soit envoyé un message au Sénat, priant Leurs Honneurs de fournir à cette Chambre tous comptes et pièces justificatives qu'ils peuvent avoir en leur possession concernant les dépenses faites par le Sénat pendant l'exercice financier expiré le 31 mars 1910, conformément à une demande faite par le comité des Comptes Publics dans un rapport présenté ce jour.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier de la Chambre.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit message soit pris en considération par le Sénat mardi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 17 janvier 1911, demandant la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement de l'édition anglaise et de l'édition française des débats du Sénat et de la Chambre des Communes depuis l'année 1900 jusqu'à date.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 115*).

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (D) intitulé: « Loi modifiant la Loi des juges », ayant été lu,

L'honorable M. Choquette, secondé par l'honorable M. Cloran, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Avant que le bill pût être lu, l'honorable M. Power a soulevé un point d'ordre, à savoir, que ce bill étant à toute fin et intention un bill de deniers, il ne devrait pas avoir originé au Sénat et qu'en conséquence toute procédure relative au dit bill devrait être suspendue.

Son Honneur le Président a déclaré le point d'ordre bien motivé.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (33) intitulé: « Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Ross (Moosejaw), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi, le deuxième jour de février prochain.

La Chambre, conformément à l'ordre du jour, s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente ».

(*En comité*).

Le titre lu et remis.

Le préambule lu et remis.

Article 1 lu et amendé comme suit:—

Page 1, ligne 9.—Retrancher « contenir » et insérer « signifier »; et, après « livres », insérer « de pommes de terre ».

Le préambule lu et agréé.

Le titre lu et agréé.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Ellis a fait rapport de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec un amendement qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit amendement ayant été lu par le greffier,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Talbot, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Talbot, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 26 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Godbout, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMullen, McSweeney, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Wood, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable Sir Mackenzie Bowell:—

De Jessie Wilbert Hearns, du township de Sidney, Ontario, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Helen Hearns, actuellement de la cité de Saginaw, dans l'Etat du Michigan, un des Etats-Unis d'Amérique.

Par l'honorable M. Belcourt:—

De Philip O'Reilley et autres, de la cité d'Ottawa. (*The Montreal and Great Eastern Railway Company*).

Par l'honorable M. Young:—

De A. Wagner et autres, directeurs provisoires de la *Manitoba Radial Railway Company.*

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

D'Arthur William Redden et autres, de la cité d'Halifax, demandant à être constitués en corporation sous le nom de *The All Red Steamship Company.*

De Frank O. Fowler, de la cité de Winnipeg, et d'autres, d'autres lieux, demandant une charte sous le nom de *The Saskatoon and Hudson Bay Railway Company.*

D'Arthur Lionel Eastmure et autres, de la cité de Toronto, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Lloyds Casualty Company of Canada.*

De Joseph D. MacKenzie et autres, de Londres, Angleterre, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Albert and Moncton Railway Company.*

De la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de changer son nom en celui de *The Algoma Eastern Railway Company.*

De la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de leur chemin de fer.

De la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie-d'Hudson, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée, autorise la construction d'un nouvel embranchement et confirmant certains arrangements au sujet de son capital social.

De la compagnie dite *Huron and Ontario Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée.

De la *Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée, l'autorise à construire une ligne de chemin de fer de Joliette à Montréal, augmente ses pouvoirs d'émission d'obligations et à d'autres fins.

De la *Goldschmidt Thermit Company,* demandant l'adoption d'une loi qui autorise le Commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour les deuxième et troisième périodes du brevet No 86,085, et prolonge la durée du dit brevet.

De la ville de Fort-Frances, demandant l'adoption d'une loi à l'effet d'abroger certains articles du chapitre 139, 1905, intitulé: « *An Act respecting the Ontario and Minnesota Power Company, Limited* », et à d'autres fins.

De William Denham Versehoyle et autres, de la cité de Vancouver, demandant une charte sous le nom de *The Pacific and Hudson Bay Railway Company.*

De George Burn et autres, de la cité d'Ottawa, demandant une charte sous le nom de *The Canadian Surety Company.*

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Canada,* de Montréal, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Louis Letourneau, de Québec, ou à la *Quebec Preserving Company,* par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Avec la permission du Sénat:

L'honorable M. Young a proposé:

Que, jusqu'à nouvel ordre, lorsque le Sénat se réunira le vendredi, l'heure de la réunion soit 2.30 au lieu de 3 heures, comme elle l'est actuellement.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (E) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Beith, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (F) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Guardian Accident and Guarantee Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (21) intitulé: « Loi concernant la *Vancouver and Lulu Island Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent du Compte rendu des Débats, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Vendredi, 27 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique,	Costigan,	Lavergne,	Ratz,
Beith,	Dandurand,	Legris,	Riley,
Belcourt,	David,	Lougheed,	Roche,
Bolduc,	Davis,	Macdonald (P.E.I.),	Ross (Halifax),
Bostock,	Derbyshire,	Macdonald (Victoria),	Ross (Moosejaw),
Boucherville, de (C.M.G.),	Dessaulles,	McHugh,	Roy,
Bowell, (Sir Mackenzie),	De Veber,	McKay (Truro),	Scott (Sir Richard),
Boyer,	Domville,	McLaren,	Shehyn,
Campbell,	Douglas,	McMullen,	Talbot,
Cartwright (Sir Richard),	Edwards,	McSweeney,	Tessier,
Casgrain,	Ellis,	Mitchell,	Thompson,
Chevrier,	Farrell,	Owens,	Watson,
Cloran,	Fiset,	Poirier,	Wilson,
Coffey,	Gillmor,	Power,	Wood,
Comeau,	Godbout,	Prince,	Yeo,
	King,		Young.
	Kirchhoffer,		
	Landry,		

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—
Par l'honorable M. Casgrain:—
De Rodolphe Forget et autres, de la cité de Montréal et d'ailleurs. (La Banque du Canada).
Par l'honorable M. Derbyshire (pour l'honorable Sir George W. Ross):—
De la Compagnie des imprimeurs du *Globe*.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son cinquième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu.
Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
VENDREDI, 27 janvier 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son cinquième rapport.
Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la *Orford Mountain Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à construire une ligne de chemin de fer de Mansonville à la frontière internationale, et qui augmente ses pouvoirs d'émettre des débentures;

De la *Pontiac Central Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée;

De la *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company,* demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à construire certains embranchements additionnels, à émettre à cette fin des obligations, débentures ou autres garanties, et limitant le délai fixé pour la construction et l'achèvement de ces embranchements;

De la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton, demandant l'adoption d'une loi qui définisse à nouveau et limite les pouvoirs d'emprunt de la Société;

De la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée autorisée;

De l'*Ontario Northern and Timagami Railway,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée projetée, et qui pourvoie à d'autres objets;

De la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Oménica, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction et l'achèvement de sa voie ferrée;

De Thomas Alexander Crerar et d'autres, de la cité de Winnipeg et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Grain Growers' Grain Company, Limited;*

De James A. Harvey et autres, de la cité de Vancouver, dans la province de la Colombie-Britannique, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Canada Inter-Mountain Railway Company;*

De Victor Pujebet et autres, d'Edmonton, dans l'Alberta, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Pacific and Peace Railway Company;*

De la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de ses lignes de chemin de fer autorisées;

De la *British Crown Assurance Corporation, Limited,* une compagnie constituée en corporation d'après la Loi des Compagnies de la Grande-Bretagne, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à obtenir une licence pour faire affaire en Canada;

De la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent, demandant l'adoption d'une loi qui fasse revivre sa charte et prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de ses travaux;

De Frederick Vernon Wedderburn et autres, de la cité de Saint-Jean et d'ailleurs, et de Joseph D. Mackenzie et autres, de Londres, Angleterre, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Albert and Moncton Railway Company;*

De la *Conduits Company, Limited,* demandant l'adoption d'une loi qui autorise le Commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour les deuxième et troisième périodes de six années chacune, et de prolonger pour autant la durée du brevet 66,686;

De la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de leur chemin de fer; et

D'Arthur Lionel Eastmure et autres, de la cité de Toronto, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Lloyds Casualty Company of Canada.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année, par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. George Tanguay, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. C. E. Taschereau, de Québec, notaire, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à MM. Samson et Filion, de Québec, marchands, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une autre réponse supplémentaire à une adresse du Sénat, en date du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 87b*).

L'honorable M. Davis a présenté au Sénat un bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'honorable M. Costigan a présenté au Sénat un bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 31 janvier 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz.
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De Michael J. O'Brien, de la ville de Renfrew et autres, d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Universal Life Assurance Company of Canada.*

De Philip O'Reilly et autres, de la cité d'Ottawa, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Montreal and Great Eastern Railway Company.*

De A. Wagner et autres, directeurs provisoires de la *Manitoba Radial Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée.

De Rodolphe Forget et autres, de la cité de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de La Banque du Canada.

De la Compagnie des imprimeurs du *Globe*, de Toronto, demandant l'adoption d'une loi amendant sa charte.

L'honorable M. De Veber, du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, a présenté son deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Jeudi, 26 janvier 1911.

Le comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre comité juge à propos d'étudier au cours de la présente session, la question de l'hygiène au sujet de la construction dans les chantiers et autres campements, de s'assurer des causes de la fièvre typhoïde et de recueillir des renseignements sur les précautions à prendre, sur les remèdes, etc.

Votre comité se propose pour cette fin d'assigner à comparaître devant lui, de temps à autre, des officiers de santé et d'autres personnes pour rendre témoignage.

Il faudra employer un sténographe et faire d'autres dépenses.

A ces causes votre comité recommande qu'une somme n'excédant pas $500 (cinq cents dollars) soit mise à sa disposition.

Le tout respectueusement soumis.

L. GEO. DE VEBER,
Président.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Belcourt a présenté au Sénat un bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. De Veber a présenté au Sénat un bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant la production d'un état indiquant les dépenses encourues et la date de chacun des paiements faits par le gouvernement pour l'installation électrique dans chacun des appartements du bureau de l'immigration à Québec pendant les années 1908 et 1909.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 117*).

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à la Compagnie Martineau par les différents ministères du pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Jean Drolet, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (46) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (53) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Dominion Atlantic Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (66) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Brockville, Westport and North-western Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (67) intitulé: « Loi concernant la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (71) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Empire Life Insurance Company of Canada* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (82) intitulé: « Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company*, et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 1er février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright. (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMllan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Thompson, faisant fonction de président du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (F) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Guardian Accident and Guarantee Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 13.—Après « terre » ajoutez l'article suivant comme article 8:—

« 8. La Loi des assurances de 1910 s'applique à la compagnie.»

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MARDI, 31 janvier 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son troisième rapport.

Relativement à la pétition de Dame Matildo Emo, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Peter Henry Hibbard, actuellement de la cité de Québec, dans la province de Québec, machiniste, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le jeudi, neuvième jour de février courant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *The Montreal Herald* par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Patrie,* de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Presse,* de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les navires qui composent aujourd'hui la flotte au service du Canada;

2. Le tonnage de chacun de ces navires;

3. L'âge actuel de chaque vaisseau;

4. Le prix d'achat, ou de construction, ou à leur défaut, la valeur actuelle de chacun de ces navires;

5. La force en chevaux-vapeur de chacun d'eux;

6. Leur mode de propulsion, par aubes, hélices ou voiles;

7. Le nombre de personnes composant l'équipage de chacun de ces navires;

8. Le coût d'entretien annuel de chacun de ces navires avec les équipages;

9. L'emploi de chacun de ces vaisseaux, spécifiant si c'est pour la garde des côtes, la protection des pêcheries ou pour quel autre usage;

10. Dans quelles eaux se meut chacun de ces navires—est-ce dans les eaux de l'Atlantique, dans celles du Pacifique, sur les grands lacs, dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent, ou ailleurs?

Avec un résumé indiquant le nombre et le tonnage global des vaisseaux servant sur les grands lacs, des vaisseaux stationnés sur les rives de la Colombie-Britannique et des vaisseaux sillonnant les eaux de l'est de notre partie du continent américain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir faire mettre sur le bureau de cette Chambre copie des requêtes présentées par la Chambre de Commerce de Québec ou des résolutions adoptées par elle dans le cours de novembre et de décembre derniers et transmises au très honorable premier ministre de ce pays ainsi que de la corrspondance échangée au sujet de ces résolutions.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent du Compte rendu des Débats du Sénat, ayant été lu,

L'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé en amendement:

Que tous les mots après « Que » dans la dite motion, soient retranchés et remplacés par les suivants:—« le sujet en question dans ce rapport soit renvoyé au comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat pour qu'il fasse rapport ».

Après débat,

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le débat sur la dite motion en amendement soit remis au mercredi, huitième jour de février courant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été

Résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Grower's Grain Company, Limited* , a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Costigan, secondé par l'honorable M. De Veber, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

L'ordre du jour, appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand.

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 2 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, De Veber, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Landry, Lavergne, Legris, MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Wood, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Béique:—

De Victor Révillon, de Paris, France, et d'autres, de Montréal. (*Révillon Frères Trading Company, Limited*).

Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Gibson):—

De James Henry Kittermaster et autres, de Sarnia et d'autres lieux. (*Ontario Railway Company*).

Par l'honorable M. Jaffray:—

D'Emil Andrew Wallberg et autres, de Montréal et d'autres lieux. (*New Ontario and Quebec Railway*).

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (33) intitulé: « Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (17) intitulé: « Loi concernant la *British Co-*

lumbia Southern Railway Company », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (31) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Guelph and Goderich Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (18) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Kootenay and Arrowhead Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (34) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Walkerton and Lucknow Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 29.—Après le mot « inachevé », retrancher tout l'article 2, et y substituer le suivant:—

« 2. La dite compagnie peut construire le dit chemin de fer dont la construction est autorisée, à partir d'un endroit situé entre Théodore et Insinger à un endroit situé dans le township 32, rang dix-huit ou dix-neuf, à l'ouest du deuxième méridien, à un endroit situé dans le rang seize ou dix-sept au lieu du rang dix-huit ou dix-neuf.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Coffey, du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif aux Impressions du Parlement, a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

CHAMBRE DE COMITÉ,
31 janvier 1911.

Le comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif aux Impressions du Parlement, a l'honneur de présenter son premier rapport.

Votre comité a examiné les documents suivants et recommande qu'ils soient imprimés, savoir:—

46. Procès-verbaux de la Commission d'économie interne, pour l'année écoulée, conformément à la règle 9 de la Chambre. (*Documents sessionnels.*)

47. Etat conforme à l'article 16 de la Loi des rentes viagères, servies par l'Etat, 1908, contenant un relevé des transactions faites pendant l'exercice expiré le 31 mars 1909, avec copie des règlements faits en vertu de l'article 13 de la loi. (*Doc. sess.*)

48. Copie des règlements existants concernant la pêche du homard adoptés par arrêté du conseil du 30 septembre 1910. (*Doc. sess.*)

57. Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, ou le très honorable premier ministre, et le gouvernement du Manitoba, ou le premier ministre de cette province au sujet de la demande, par la province du Manitoba, d'un accroissement de territoire et de subvention.

58. Mémoire concernant les finances de la Commission des Champs de bataille nationaux de Québec, à la date du 31 mars 1910. (*Doc. sess.*)

58*a*. Rapport de la Commission des champs de bataille nationaux de Québec. (*Doc. sess.*)

62. Réponse à adresse du 7 décembre 1910,—Copie du mémoire de Sir John Thompson relativement aux droits de pêche dans les baies de l'Amérique Britannique du Nord préparé pour les plénipotentiaires britanniques à Washington en 1888, et copie du traité consenti et approuvé par le président.

63. Réponse à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de tous mémoranda, correspondance, etc., entre Son Excellence le Gouverneur général et le Bureau colonial, ou entre l'un des membres du gouvernement et les consuls généraux des pays étrangers en Canada, au sujet du rang que doivent occuper ces derniers dans les fonctions officielles, telles que la réception du soir vice-royale. (*Doc. sess.*)

65. Réponse à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance, papiers, cartes ou autres documents échangés entre le gouvernement du Canada ou aucun de ses membres et le gouvernement de Québec ou quelqu'un de ses membres ou autres personnes agissant en son nom, ou entre le gouvernemnt du Canada et celui de l'Ontario ou quelqu'un de ses membres concernant l'extension des limites de la province de Québec, tel que mentionné dans un arrêté du conseil du 8 juillet 1896 établissant une limite conventionnelle y spécifiée. Aussi, copie de toute correspondance, papiers, documents, etc., qui ont pu être échangés entre les susdits gouvernements ou quelques-uns de leurs membres au sujet de l'adoption d'une loi en 1898 à l'effet de ratifier la limite conventionnelle actuelle. (*Doc. sess.*)

67. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance, rapports, mémoires, explorations et autres papiers en la possession du gouverne-

ment et non encore déposés sur la Table, concernant l'industrie huîtrière en Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et autres papiers concernant la propriété et le contrôle des bancs d'huîtres, et la concentration de la propriété et du contrôle des dits bancs en vue d'en laisser la réglementation et le contrôle au gouvernement du Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, recommandations et autres papiers concernant la location ou la vente des dits bancs ou d'une partie d'iceux pour y cultiver les huîtres. Aussi, copie de toute correspondance et rapports concernant la culture et la conservation des huîtres et autres mollusques. (*Doc. sess.*)

Votre comité recommande aussi que les documents suivants ne soient pas imprimés, savoir:—

42. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1910-11.

43. Relevé conforme à l'article 17 de la Loi d'assurance du service civil, pour l'année expirée le 31 mars 1910.

44. Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er avril 1910 au 17 novembre 1910, conformément à la Loi des subsides, 1910.

45. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1910.

49. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 25 novembre 1909, soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906.

50. Rapport annuel en vertu du chapitre 125 des Statuts Revisés du Canada, 1906, concernant les unions commerciales.

51. Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux.

53. Aussi, règlements établis par ordre en conseil, le 17 mai 1910, pour la disposition du pétrole et du gaz sur les réserves sauvages des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest.

55. Copie de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882,—depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution.

56. Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la solde,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine.

56*a*. Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la distribution des habillements,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine.

56*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 5 décembre 1910,—Etat indiquant les dépenses faites jusqu'à date à même la somme votée par la Chambre au sujet de la nouvelle marine, et spécifiant dans chaque cas le montant payé, à qui, et l'objet de la dépense.

56c. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat donnant le nombre de demandes reçues de citoyens du Canada pour servir dans la marine canadienne projetée en qualité d'officiers et en qualité de marins expérimentés, respectivement; le nombre d'officiers et de marins, respectivement, de la marine anglaise qui ont demandé du service dans la marine canadienne.

56d. Réponse à adresse du Sénat, du 24 novembre 1910, demandant,—

1. Le département du Service de la Marine créé par la législation de la dernière session a-t-il été régulièrement constitué et mis en fonction?
2. Qui a été nommé sous-ministre par le Gouverneur en conseil?

3. Quels sont les autres fonctionnaires et commis nécessaires à l'administration convenable des affaires du nouveau département qui ont été nommés par le Gouverneur en conseil?

4. Quels sont parmi ces fonctionnaires et ces commis ceux qui ont été transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries au département du Service de la Marine?

5. Parmi ces fonctionnaires et ces commis quels sont ceux qui viennent d'ailleurs?

6. Quel est le salaire de chacun des fonctionnaires?

56e. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Tableau faisant connaître,—

1. Les noms de toutes les personnes engagées, à ce jour, par le gouvernement en rapport avec le nouveau département de la Marine, soit pour service sur mer, soit pour travail se rattachant au département, tant dans le service extérieur que dans le service intérieur.

2. Le domicile antérieur de ces personnes, leur emploi antérieur, rang ou grade dans la marine britannique, ou ailleurs, et le chiffre de leur solde ou rémunération antérieures.

3. Les fonctions, rang ou occupation dans le service du Canada, ainsi que leurs soldes et allocations actuelles.

56f. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, autorisant l'octroi de certaines gratifications aux sous-officiers et marins du service de la Marine.

56g. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, et publié dans la *Gazette du Canada* le 14 janvier 1911, autorisant une augmentation de gages pour certains services à bord des navires du service de la Marine.

59. Réponse à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59a. Réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

60. Décrets du conseil passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII.

60*a*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique.

61. Décrets du conseil passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales, articles 7 et 13 du chapitre 56 des Statuts Revisés du Canada.

60*b*. Etat exigé par l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908, lequel est comme suit:—

« 77. Les règlements établis par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la présente loi, et les décrets du Gouverneur en conseil autorisant la vente d'une étendue de terre ou la concession de quelque intérêt dans cette étendue de terre n'auront de vigueur et d'effet qu'après avoir été publiés, pendant quatre semaines consécutives, dans la *Gazette du Canada;* et tous ces décrets ou règlements doivent être déposés devant les deux Chambres du Parlement dans les quinze premiers jours de la session qui suit leur date, et ces règlements resteront en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement celui de la prorogation de cette session du Parlement, et pas davantage, à moins qu'au cours de cette session ils n'aient été approuvés par résolution des deux Chambres du Parlement.»

64. Réponse à ordre du 6 décembre 1910,—Etat indiquant quels journaux ou compagnies publiant des journaux dans les cités de Montréal et de Québec ont directement ou indirectement reçu du gouvernement du Canada des sommes en solde d'impression, de lithographie, de reliure ou d'autre ouvrage, entre le 31 mars et le 15 novmbre 1910; aussi, indiquant durant la période précitée, la somme totale payée à chacun des dits journaux ou à chacune des dites compagnies.

66. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat donnant les noms des manufacturiers canadiens qui préparent des « formes de cordonnier en érable étuvé dégrossies à la machine et des formes-blocs pour chaussures », destinées à la fabrication de formes finies pour bottines et souliers.

68. Réponse à ordre du 5 décembre 1910.—Copie de tous rapports, dépositions correspondance et autres documents se rapportant à l'enquête sur les irrégularités survenues à la station de sauvetage de Clayoquot, dont il est fait mention à la page 353 du rapport du département de la Marine et des Pêcheries, 1909-1910. (Doc. de la session, No 22.)

69. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant combien de fonctionnaire de l'hôtel des douanes à Montréal ont quitté le service depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour; quels sont leurs noms, et quels étaient leurs appointements, leurs fonctions et leur âge respectivement à la date à laquelle ils ont quitté le service; aussi, les noms, l'âge, les appointements et les fonctions de ceux qui les ont remplacés, la date de leur entrée et leurs appointements actuels.

70. Réponse à adresse du 7 décembre 1910,—Sommaire des conventions conclues avec des pays étrangers par le Gouverneur en conseil sous le régime du tarif des douanes, 1907, sans en référer au Parlement.

71. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport

des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres, ainsi que toutes dépenses nécessitées pour la rétrocession.

71*a*. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance échangée avec le révérend John McDougall et de toutes instructions à lui données relativement à la réserve des sauvages de Saint-Pierre; aussi, du rapport du révérend John McDougall sur l'enquête faite par lui concernant la dite réserve.

71*b*. Réponse supplémentaire à ordre du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres ainsi que toutes dépenses nécessitées pour la rétrocession.

72. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Copie de tous rapports, documents et correspondance, non encore produits, se rapportant à la grève des employés de la *Cumberland Coal and Railway Company, Limited.*

72*a*. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Copie de la convention en règlement de la dernière grève entre la Compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et serre-freins,—ainsi que de toute la correspondance et des documents qui se rapportent à cette grève ou qui en ont été la conséquence, échangés entre les parties en cause, ou entre l'une d'elles et toutes personne ou personnes autorisées ou se déclarant autorisées à représenter l'une ou l'autre des dites parties, ou encore entre le gouvernement, ou l'un des ministres ou des sous-ministres, ou toute autre personne représentant le gouvernement, ou entre ces dites personnes, ou l'une quelconque d'entre elles, ou toute personne autorisée ou se déclarant autorisée à agir en leur nom, ou au nom de l'une quelconque d'entre elles, avant, durant, et depuis la dite grève.

73. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Etat complétant, pour l'année 1910, les renseignements fournis par la réponse à un ordre de la Chambre en date du 19 janvier 1910 concernant les opérations de la Monnaie.

74. Réponse supplémentaire à ordre du 24 novembre 1909,—Etat indiquant le montant total payé par le gouvernement, chaque année, depuis 1896, pour impressions, annonces et lithographies exécutées en dehors du bureau de l'imprimerie du gouvernement; le montant total ainsi payé, chaque année, par chaque département du gouvernement pour les dits objets; les noms et domiciles de chaque personne, maison ou corporation auxquelles des sommes ont été ainsi payées et le montant total payé, chaque année, à chacune de ces personnes, maisons ou corporations depuis 1896; la partie des dites sommes, s'il en est, qui ont été ainsi payées après annonces publiques, soumissions et contrats; à qui les contrats ont été accordés et si c'est au plus bas soumissionnaire, dans chaque cas; et aussi, quelle partie des dites sommes a été dépensée autrement qu'à la suite d'annonces publiques, de soumissions et de contrats, et à qui elle a été payée dans chaque cas.

75. Réponse à ordre du 12 décembre 1910,—Etat donnant, pour 1896 et 1910, respectivement, la valeur moyenne imposable de l'unité de chaque article ou produit énuméré dans les tableaux de la Loi des douanes sur lequel un droit *ad valorem* était payable, chacune des deux années ci-dessus.

76. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant toutes les demandes faites au gouvernement pendant la durée de l'arrangement conclu avec le Japon concernant les immigrants japonais, en vue d'admettre ces immigrants pour des fins spéciales. Aussi, copie de toute correspondance à ce sujet.

76*a*. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Etat donnant la liste des agents spéciaux d'émigration nommés par le gouvernement depuis le 31 mars 1909, spécifiant dans quelles parties de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, du continent européen ou autre pays ils sont stationnés, et faisant connaître leurs domiciles actuels et où ils

résidaient lors de leur nomination, la date de la nomination dans chaque cas, leurs salaire et dépenses respectives, et, le montant de toutes commissions qui ont pu être payées à chacun ou à quelqu'un d'entre eux depuis leur nomination.

77. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Etat faisant connaître,—

(*a*) La quantité estimative de chaque classe de matériaux requis pour la construction;

(*b*) les taux ou prix convenus, et le coût estimatif de chaque classe de matériaux d'après les taux de la soumission acceptée;

(*c*) le coût total estimatif basé sur ces quantités et taux de chacun des différents ponts dont le contrat a été adjugé au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910, et mentionnés pages 3 et 4 du sixième rapport annuel des Commissaires du Transcontinental;

(*d*) copie du devis et du contrat, en chaque cas, le numéro du contrat et le nom de l'entrepreneur;

(*e*) le nombre de ponts qui restent à construire par contrat, le site et la description, et la quantité estimative des différentes classes de matériaux en chaque cas;

(*f*) pourquoi les contrats n'ont pas été adjugés pour la construction de ces ponts, et la date probable à laquelle ils le seront;

(*g*) les ponts pour lesquels des contrats ont été adjugés avant le 31 mars 1909, avec mention du site, du nom de l'entrepreneur et du numéro du contrat; le coût estimatif de chacun de ces ponts, à la date de l'adjudication du contrat, d'après les prix du contrat, les changements faits dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, et les réclamations produites à la suite de ces changements, ou pour ouvrages additionnels, s'il en est; la proportion de l'ouvrage exécuté, les paiements faits à ce jour, le chiffre des retenues, et la somme reconnue nécessaire, ou estimative, pour terminer l'entreprise en chaque cas;

(*h*) les ponts qui ont été complétés, avec les notes descriptives comme ci-dessus; le coût estimatif au moment de l'adjudication du contrat, la nature et l'étendue des changements dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, l'augmentation ou la diminution du coût qui en a résulté, et le coût total réel définitif de chacun de ces ponts.

77*a*. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—

(*a*) Copie de la soumission et du contrat de Haney, Quinlan et Robertson, pour la construction d'un atelier à locomotives et d'autres ateliers, à environ 6 milles à l'est de Winnipeg, et du coût estimatif total basé sur les prix du contrat;

(*b*) Copie des diverses autres soumissions reçues et un relevé du coût estimatif total basé sur chacune de ces soumissions calculée selon l'échelle des prix détaillés à la date où le contrat a été adjugé.

78. Copie d'une ordonnance décrétée par Son Excellence le Gouverneur général en conseil sous le régime des dispositions de l'article 16 du chapitre 63, le neuvième jour de décembre 1909, et intitulée: « Ordonnance à l'effet de rappeler une ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière ou bière *lager* importés dans le Territoire du Yukon ».

79. Etat en conformité de l'article 88 de la Loi des Territoires du Nord-Ouest, chapitre 62 des Statuts Revisés du Canada.

80. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre lui-même et toutes autres personnes, corporations, corps municipaux ou autres corps publics et le département des Chemins de fer et Canaux au sujet de la reconstruction et modification du pont de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui traverse le fleuve Saint-Laurent à Lachine, P.Q.

81. Rapport du Commissaire de la police fédérale, pour 1910.

82. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la *Phœnix Bridge Company* au sujet du paiement par la dite compagnie de la somme de $100,000 en règlement des réclamations en rapport avec son contrat.

83. Réponse à ordre du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents arrivés aux convois sur la ligne de l'Intercolonial pendant les dix mois écoulés entre le 1er avril et le 31 décembre 1908; le nombre des personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents pendant la même période; le coût de chacun de ces accidents pour réparations, propriété détruite, indemnités aux voyageurs ainsi qu'aux expéditeurs de marchandises et de bagage.

83*a*. Réponse à ordre du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents survenus aux convois de l'nItercolonial, entre le 1er avril 1909 et ce jour, avec mention de l'endroit où l'accident est arrivé, et les détails de chaque accident; le nombre de personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents; les dépenses causées par chacun de ces accidents, sous les chapitres suivants, respectivement: réparations; propriétés détruites; compensation aux voyageurs, et compensation aux expéditeurs de marchandises et de bagage.

83*b*. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—

(*a*) Copie de toutes les données, estimations, déclarations, recommandations et rapports, se rapportant à un compte de renouvellement d'équipement de l'Intercolonial, quant à l'introduction et aux opérations de ce compte jusqu'à ce jour;

(*b*) de toute la correspondance échangée avec l'auditeur général et d'autres personnes à ce sujet;

(*c*) de toute la correspondance, recherches et enquêtes de la part de l'auditeur général ou en son nom quant à la nécessité de ce compte, à la suffisance ou non suffisance des sommes portées à ce compte, et à l'application des dites sommes.

(*d*) Les renseignements analogues au sujet du maintien du compte des rails.

(*e*) Les renseignements de même nature quant au maintien du compte des ponts, et quant à l'un quelconque des autres *item* de l'entretien, comme aussi toute recommandation touchant l'introduction des dits comptes.

84. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat indiquant les quantités respectives des diverses espèces de poisson de consommation ordinaire débarqué par les pêcheurs canadiens de l'Atlantique, annuellement, depuis 1870, et leur valeur annuelle respective.

85. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de toutes lettres, correspondance, résolutions, mémoires, rapports et tous autres documents, en la possession du gouvernement, et non encore produits, en ce qui concerne la pêche au « otter », à la poutre ou aux lignes traînantes tirées à la vapeur, et les opérations des chalutiers à vapeur *Wren* et *Coquette* dans les eaux du détroit de Northumberland, ou ailleurs, en Nouvelle-Ecosse.

86. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Etat donnant les recettes des bureaux de poste d'Acton-Vale, Upton et Saint-Pie, comté de Bagot, province de Québec, depuis l'année 1903 jusqu'à 1910 inclusivement.

87. Réponse à adresse du Sénat du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant porcéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

88. Réponse à adresse du Sénat du 24 novembre 1910, demandant copie de tous ordres en conseil, mémoires ou correspondance quelconque au sujet de la démission du lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec et de la nomination de son remplaçant, ainsi que de la demande d'un congé d'absence et de la nomination d'un administrateur pendant l'absence du pays de Son Honneur Sir Pantaléon Pelletier.

89. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et documents de quelque nature que ce soit, entre les liquidateurs de la *Charing Cross Bank*, ou A. W. Carpenter, ou de qui que ce soit agissant en leur nom, et tout membre du cabinet ou fonctionnaire de l'Etat, en ce qui concerne les affaires du chemin de fer *Atlantic, Quebec and Western;* le Québec Oriental, ou la *New Canadian Company, Limited.*

90. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le nombre de postes de télégraphie sans fil possédé par le gouvernement; où ils sont situés; le coût de chacun, et le revenu qui en provient; aussi, faisant connaître si quelques-uns de ces postes sont loués, à qui ils le sont, le loyer annuel, et la durée du bail.

91. Réponse à ordre du 15 mars 1910,—Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes qui ont été condamnées à l'amende à cause des transgressions des règlements des pêcheries dans les eaux côtières des comtés de Pictou et de Cumberland, dans la Nouvelle-Ecosse, et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, au cours des années 1907, 1908 et 1909;—aussi, liste complète des amendes imposées, des argents perçus, et les amendes ou parties d'amendes remises, s'il en est, en chaque cas. De plus, copie de toutes les instructions émises, des rapports, documents et correspondance se rattachant à cette matière.

92. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Copie de la liste donnant les noms de tous ceux à qui le département du Travail a adressé par la malle ou autrement des exemplaires de la *Gazette du Travail,* en 1910; aussi, liste des noms des correspon-

dants qui envoient au département des articles sur les questions ouvrières pour servir à la *Gazette du Travail.*

93. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance et autres papiers et documents échangés entre le gouvernement et toutes autres personne ou personnes au cours de l'an dernier au sujet du dragage de la rivière Napanee, et de toutes instructions données par le ministre à ce sujet.

94. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Etat donnant la date de la première nomination de tous les gardiens de phares le long du fleuve et dans le golfe Saint-Laurent entre Québec et l'océan; ausi, leurs salaires actuels, avec indication dans chaque cas, des articles qu'ils sont tenus de fournir pour le service des phares ou signaux, et le montant de l'indemnité qui leur est accordée pour cette fourniture. Aussi, les règles ou règlements qui pourvoient à l'augmentation régulière de leur salaire.

95. Réponse supplémentaire à adresse du 5 décembre 1910,—Copie d'un rapport de M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de l'établissement en Canada d'une compagnie appelée *Netherlands Loan Company;* copie de toutes communications échangées entre le département du Commerce ou tout autre département de l'administration et M. Preston au sujet de la question traitée dans ce rapport; copie de la correspondance entre M. Preston et toute personne ou toutes personnes en Hollande au sujet des transactions qu'une compagnie dite *Dutch Loan Company* se propose de faire en Canada; et copie de toutes correspondance ou communications de quelque nature que ce soit entre le gouvernement ou l'un de ses départements et toutes autres personnes à ce sujet.

96. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, rapports, dossiers, correspondance, etc., concernant l'inscription ou la cancellation du ¼ S.-O., township 38, rang 15, à l'ouest du 2me méridien.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'honorable M. Bostock a présenté au Sénat un bill (L) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Omineca ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (47) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Talbot, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du greffier du Sénat, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (46) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (53) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Dominion Atlantic Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (66) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Brockville, Westport and North-western Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (71) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Empire Life Insurance Company of Canada* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (F) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Guardian Accident and Guarantee Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Baird, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Baird, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 3 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	Cloran,	Jones,	Prince,
Béique,	Coffey,	King,	Ratz,
Beith,	Comeau,	Landry,	Riley,
Belcourt,	Costigan,	Lavergne,	Roche,
Bolduc,	Dandurand,	Legris,	Ross (Halifax),
Bostock,	Davis,	MacKeen,	Ross (Moosejaw),
Boucherville, de (C.M.G.),	Derbyshire,	McHugh,	Roy,
Bowell (Sir Mackenzie),	De Veber,	McKay (Truro),	Scott (Sir Richard),
Boyer,	Douglas,	McLaren,	Talbot,
Campbell,	Edwards,	McMillan,	Tessier,
Cartwright (Sir Richard),	Ellis,	McMullen,	Thompson,
Casgrain,	Farrell,	McSweeney,	Watson,
Chevrier,	Fiset,	Mitchell,	Wilson,
	Gillmor,	Owens,	Yeo,
	Godbout,	Poirier,	Young.
	Jaffray,	Power,	

PRIÈRES.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son sixième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
VENDREDI, 3 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son sixième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de sa voie ferrée;

De la *Kettle River Valley Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui change son nom en celui de *Kettle Valley Railway Company,* et qui l'autorise à construire certains embranchements et qui pourvoie à d'autres objets relatifs à son entreprise;

De l'*Alberta Central Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi l'autorisant à prolonger sa ligne de chemin de fer autorisée, à construire certains embranchements, qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et à d'autres fins;

De la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée, qui déclare que ses travaux sont à l'avantage général du Canada et à d'autres fins;

De la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée;

De George Alexander Graham et autres, de la cité de Fort-William, demandant à être constitués en corporation sous le nom de *The Western Canal Company.*

De A. G. Mackay et autres, d'Owen-Sound et d'autres lieux, demandant une charte sous le nom de *The Simcoe, Grey and Bruce Railway Company;*

D'Arthur William Redden et autres, de la cité d'Halifax, demandant à être constitués en corporation sous le nom de *The All Red Steamship Company.*

De la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée, autorise la construction d'un nouvel embranchement et confirmant certains arrangements au sujet de son capital social;

De la compagnie dite *Huron and Ontario Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée;

De George Burn et autres, de la cité d'Ottawa, demandant une charte sous le nom de *The Canadian Surety Company;*

De A. Wagner et autres, directeurs provisoires de la *Manitoba Radial Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour le commencement et l'achèvement de sa voie ferrée;

De la Compagnie des imprimeurs du *Globe*, de Toronto, demandant l'adoption d'une loi amendant sa charte; et

De Charles J. Holmes, président de la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, et de Jos. N. Johnstone, président du *Foreign Mission Board*, de la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, demandant une charte sous le nom de *Canadian Baptist Foreign Mission Board.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 4 mai 1910, demandant la production de documents répondant aux questions suivantes:—

1. Des soumissions ont-elles été demandées en 1908 et 1909, relativement à l'achat des dormants de chemin de fer, pour l'usage de l'Intercolonial, et des contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire?

2. Qui a eu ces contrats, et quel est le nom de chaque soumissionnaire, ainsi que le montant de chaque soumission?

3. Le département des Chemins de fer a-t-il en 1908 et 1909 accordé des contrats quelconques relativement à l'achat des dits dormants, et quel prix a été payé à chaque entrepreneur, et qui a eu ces contrats?

4. En 1908 et 1909, le département des Chemins de fer a-t-il demandé des soumissions pour acheter des dormants faits d'épinette blanche, grise et jaune, ainsi qu'en bouleau, frêne, peuplier, etc.

5. Quelle quantité de ces dormants pour chaque sorte de bois a été acceptée et payée en 1908 et 1909, et le département se propose-t-il de continuer ce système d'achat de ces sortes de bois?

6. Qui a acheté ces dormants en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a donné les ordres de recevoir ces sortes de dormants, qui les a reçus et estampés pour l'Intercolonial?

7. En 1909 le département a-t-il demandé des soumissions pour des dormants en cèdre, cyprès et pruche? Si oui, qui a eu ces contrats et ces contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire, et quelles quantités sont actuellement fournies par chaque entrepreneur?

8. Quelle quantité de dormants a été fournie jusqu'à cette date, (*a*) par les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick, (*b*) par les entrepreneurs de la Nouvelle-Ecosse et de la province de Québec, respectivement?

9. Le gouvernement, par ordre en conseil, a-t-il autorisé MM. Pottinger, Burpee ou M. Taylor, de Moncton, d'acheter des dormants en épinette de toutes sortes et dimensions, et de faire distribuer ces sortes de dormants dans le district de Québec, et notamment de la Rivière-du-Loup à l'Ile-Verte?

10. Quel prix le département a-t-il payé pour les dormants d'épinette, pruche, cèdre, bouleau et peuplier, etc.? Qui en est l'entrepreneur? Qui a reçu et inspecté les dits dormants?

11. Le département sait-il que ces dormants sont absolument impropres à être employés dans un chemin de fer, et que ces dormants sont actuellement distribués le long de l'Intercolonial pour être employés sur la voie principale?

12. Combien coûte le fret par char de dormants expédié du Nouveau-Brunswick dans le district de Québec?

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(Voir Documents de la Session, No 53c).

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. MacKeen, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à O. Picard et Fils, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. MacKeen, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées par les différents ministères, à la raison légale Fitzpatrick, Parent, Taschereau et Roy, et successivement aux continuateurs de cette raison légale jusqu'aux derniers aujourd'hui devant le public sous les noms Taschereau, Roy, Cannon, etc., ou individuellement à qui que ce soit des différents membres formant en même temps partie de cette même association légale.

L'honorable M. Béique a présenté au Sénat un bill (M) intitulé: « Loi concernant la *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'honorable M. Edwards, du comité permanent de l'Agriculture et des Forêts, a présenté son deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Il a alors été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 8,
VENDREDI, 3 février 1911.

Le comité permanent de l'Agriculture et des Forêts a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre comité a décidé d'avoir, au cours de la présente session, une série de réunions qui commenceront jeudi prochain, le 9 courant, et d'inviter des experts à y donner des lectures sur des sujets concernant l'agriculture et les forêts.

Votre comité recommande qu'une de somme de $300 (trois cents dollars), soit mise à sa disposition pour payer les dépenses nécessaires à cette fin.

Le tout respectueusement soumis.

WM. C. EDWARDS,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Edwards, secondé par l'honorable M. Belcourt, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (N) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des imprimeurs du *Globe* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (33) intitulé: « Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (17) intitulé: « Loi concernant la *British Columbia Southern Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (31) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Guelph and Goderich Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (18) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Kootenay and Arrowhead Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (34) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Walkerton and Lucknow Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (67) intitulé: « Loi concernant la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (82) intitulé: « Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company*, et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Costigan, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North-Western Railway Company of Canada* ».

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif aux Impressions du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McLaren, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 7 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, King, Kirchhoffer, Lavergne, Legris, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Poirier, Power, Prince, Riley, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. Derbyshire (pour l'honorable M. Jaffray):—
De la corporation de la cité de Toronto.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De Victor Révillon, de Paris, France, et d'autres, de Montréal, Canada, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Révillon Frères Trading Company, Limited.*

D'Emil Andrew Wallberg et autres, de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The New Ontario and Quebec Railway Company.*

L'honorable M. De Veber a présenté au Sénat un bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Coffey a présenté au Sénat un bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Universal Life Assurance Company of Canada* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 24 janvier 1911, pour la production, en détail, des comptes

et des réclamations filées au département de l'Intérieur ou à l'agent d'immigration de Québec, par M. Jacques Déry, le restaurateur, pendant la saison de navigation de 1910.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 76c*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat du 1er février 1911, demandant copie des requêtes présentées par la Chambre de Commerce de Québec ou des résolutions adoptées par elle dans le cours de novembre et de décembre derniers et transmises au très honorable premier ministre de ce pays ainsi que de la correspondance échangée au sujet de ces résolutions.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 120*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911, pour la production d'une plainte signée par un grand nombre d'employés du bureau et aux bâtiments de l'immigration à Québec et adressée à l'agent du département à cet endroit contre M. Jacques Déry, le restaurateur, ainsi que de la réponse de ce dernier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Sesison, No 76d*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une autre réponse supplémentaire à une adresse du Sénat, en date du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms

des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 87c*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 20 janvier 1911, pour la production d'une copie du rapport reçu par le bureau d'immigration au sujet des plaintes portées contre M. Jacques Déry, le gardien du restaurant installé dans les bâtiments de l'immigration à Québec, ainsi que de la correspondance échangée et de l'enquête tenue par l'agent de l'immigration relativement aux surcharges du restaurateur et de la remise qu'il a dû faire aux immigrants du prix obtenu pour des denrées de mauvaise qualité.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 76c*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat un bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bil (F) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Guardian Accident and Guarantee Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (L) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Nord et d'Ominéca », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (47) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration », ayant été lu,
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent de l'Agriculture et des Forêts ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Edwards, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (42) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Collingwood Southern Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (54) intitulé: « Loi concernant la Compagnie E. B. Eddy », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois et renvoyé au comité permanent des Ordres Permanents, en conformité de la règle 118 du Sénat.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (72) intitulé: « Loi concernant la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 8 février 1911.

Les membres présents étaient :—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Macdonald (Victoria), McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue :—

De James Henry Kittermaster, de la ville de Sarnia et d'autres, d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Ontario Railway Company.*

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. de Boucherville, a proposé :

Qu'une humble adresse demande à Son Excellence le Gouverneur général de vouloir bien faire déposer sur le bureau du Sénat une copie de l'ordre du conseil prolongeant de deux mois le congé d'absence déjà obtenu par Sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copies de toute la correspondance échangée à ce sujet entre le gouvernement, Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec et l'administrateur actuel de la même province.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (55) intitulé : « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Bostock, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (61) intitulé: « Loi concernant la *Pontiac Central Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset; il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (70) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Western Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (73) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Coffey pour l'adoption du deuxième rapport du comité permanent du Compte rendu des Débats du Sénat, et sur la motion, en amendement, de l'honorable M. McMullen, à savoir: que le sujet en question dans ce rapport soit renvoyé au comité de l'Economie interne et de la Comptabilité du Sénat, ayant été lu,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, a proposé en amendement à l'amendement:

Que la motion en amendement soit amendée en insérant les mots « de nouveau » après le mot « renvoyé », et en remplaçant tous les mots après « comité » par les mots « du Compte rendu des Débats afin d'être pris de nouveau en considération.»

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement à l'amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant alors été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, seizième jour de février courant.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (M) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (N) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des imprimeurs du *Globe* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte des deux Chambres relatifs aux Impressions du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (47) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration » a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 9 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Macdonald (Victoria),
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue:—

De la corporation de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi à l'effet d'amender, de reviser et de consolider la loi actuelle du port et du havre de Toronto.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (53) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Dominion Atlantic Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (46) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (66) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Brockville, Westport and North-western Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (67) intitulé: « Loi concernant la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (E) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 6.—Retrancher « Timagami » et remplacer par « Temagami ».

Page 1, ligne 6.—Après « peut » insérer « dans les deux ans de l'adoption de la présente loi, dépenser quinze pour cent de son capital social sur les lignes de chemins de fer qu'elle a été ci-devant autorisée à construire, et elle peut ».

Page 1, ligne 9.—Retrancher les mots « le dit délai » et insérer « les dits délais respectivement, la dite dépense n'a pas été ainsi faite et ».

Dans le titre.—Retrancher « Timagami » et remplacer par « Temagami ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (21) intitulé: « Loi concernant la *Vancouver and Lulu Island Railway Company* », a présenté le rapport suivant.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Jeudi, 9 février 1911.

Le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (21) intitulé: « Loi concernant la *Vancouver and Lulu Island Railway Company* », a, conformément à l'ordre de renvoi du 26 janvier, examiné le dit bill et a l'honneur de faire rapport que les promoteurs ont demandé la permission de le retirer.

Votre comité recommande de leur permettre de retirer le dit bill et de leur rembourser les honoraires payés, moins les frais d'impression et de traduction.

Le tout respectueusement soumis.

F. L. BEIQUE,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Bostock, il a été Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son quatrième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 43,
Mercredi, 8 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son quatrième rapport.

Relativement à la pétition de Mary Hamilton Johnston, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, garde-malade, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec son mari Gilbert Garfield Johnston, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, vendeur de marchandises, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

6. Votre comité recommande de rembourser les honoraires de deux cent dix dollars qui ont été payés en conformité de la règle cent quarante du Sénat.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son cinquième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MERCREDI, 8 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son cinquième rapport.

Relativement à la pétition de Dalton Mabel Stapleton, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Henry Conger Stapleton, de Peterborough, palefrenier, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Macdonald (Victoria), secondé par l'honorable M. McKay (Truro), il a été

Ordonné, qu'un ordre émane du Sénat pour faire produire un état indiquant l'importation des Etats-Unis, par le Dominion, durant l'année 1910, des produits suivants:—

1. Bœuf et bétail sur pied;
2. Moutons;
3. Volailles;
4. Jambon;
5. Lard;
6. Bacon;
7. Farine;
8. Orge;
9. Fromage et œufs.

Ainsi que la valeur de ces divers articles.

Indiquant aussi l'importation correspondante de ces produits, du Dominion aux Etats-Unis, avec leur valeur comparée.

Avec la permisison du Sénat:

L'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Béique, a proposé:

Que la procédure d'hier relative au bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », soit lue afin d'être prise de nouveau en considération.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été

Résolue dans l'affirmative, et

La dite procédure a alors été lue par le greffier, comme suit:—

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que la dite procédure soit rescindée.

Alors, sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », soit placé sur l'ordre du jour de demain pour sa deuxième lecture.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le troisième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Matilda Emo, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation « *The Universal Life Assurance Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (54) intitulé: « Loi concernant la compagnie E. B. Eddy », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (72) intitulé: « Loi concernant la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (42) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Collingwood Southern Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 10 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Macdonald (Victoria), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McSweeney, Miller, Mitchell, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. Young (pour l'honorable M. Bostock):—
De C. M. Marpole et autres, de la cité de Vancouver, dans la Colombie-Britannique et d'autres lieux. (*British Columbia and White River Railway Company*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911, demandant qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une lettre en date du 1er juin 1910, écrite par M. L. Stein, de Québec, et adressée à M. W. D. Scott, surintendant de l'immigration.
Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 76f*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 24 novembre 1910, demandant une copie de tous ordres en conseil, de toutes décisions rendues par le conseil militaire ou par quelqu'un de ses membres et de toute correspondance quelconque au sujet de la garde et de l'escorte d'honneur demandées en août et septembre derniers à l'occasion de la visite à Québec et à Montréal de Son Eminence le cardinal Vannutelli.
Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 121*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat un bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes pour chacune des cinq dernières années écoulées, avec en outre une colonne additionnelle contenant la moyenne d'icelles:—

I. La quantité et la valeur de chacun des produits suivants:—

1. Animaux vivants.
2. Porcs et *bacon*.
3. Pommes de terre.
4. Œufs.
5. Beurre.
6. Fromage.
7. Sucre d'érable.
8. Fruits.
9. Produits maraîchers.
10. Foin.
11. Blé.
12. Farine.
13. Avoine.
14. Autres produits naturels.
15. Instruments d'agriculture.

DE PROVENANCE CANADIENNE, EXPORTÉS.

(*a*) Aux Etats-Unis.

(*b*) Sur le marché anglais.

(*c*) Aux autres pays.

II. La quantité et la valeur des mêmes articles ci-dessus énumérés, avec en outre le montant des droits perçus sur chacun d'eux, importés dans le pays pour la consommation et venant,—

(*a*) Des Etats-Unis.

(*b*) Des Iles Britanniques.

(*c*) Des autres pays.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (53) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Dominion Atlantic Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (46) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (67) intitulé: « Loi concernant la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (55) intitulé: « Loi concernant la Compagine du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (61) intitulé: « Loi concernant la *Pontiac Central Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (70) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Western Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (73) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

L'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M Campbell, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Après débat,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres sur le bill (21) intitulé: « Loi concernant la *Vancouver and Lulu Island Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Baird, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 14 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), McDonald (Cap-Breton), McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Monplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Wood, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. De Veber:—

De H. W. Sheppard et autres, de High-River, Alberta. (*High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company*).

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue:—

De C. M. Warpole et autres, de la cité de Vancouver, Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'une loi les constituant en corporation sous le nom de *The British Columbia and White River Railway Company.*

L'honorable M. McSweeney a présenté au Sénat un bill (S) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Albert and Moncton Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 17 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des *Débats* du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes *Débats;*
3. De l'édition anglaise des *Débats* de la Chambre des Communes;

4. De l'édition française des mêmes *Débats*.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 115a*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 17 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des Journaux du Sénat;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des Journaux de la Chambre des Communes.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 115b*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 18 janvier 1911, pour la production d'un état répondant aux questions suivantes:—

1. En 1884, un statut fédéral (47 Vic., ch. 78) a-t-il consacré l'existence légale de la Compagnie du pont de Québec?

2. En 1901, un autre statut fédéral (1 Ed. VII, ch. 81), n'a-t-il pas également donné le jour à une compagnie connue sous le nom de « Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (*The Quebec Terminal and Railway Company*)?

3. En 1903, après avoir été pendant deux ans complètement distinctes l'une de l'autre, les deux compagnies précitées ne se fusionnèrent-elles pas l'une dans l'autre pour constituer une compagnie nouvelle à laquelle un statut fédéral (3 Ed. VII, ch. 177) donna le nom de Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (*The Quebec Bridge and Railway Company*)?

4. Ne fut-ce pas pendant cette même année de 1903 que furent signées entre le gouvernement et la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, ces conventions qui donnèrent au gouvernement le pouvoir de se substituer à la Compagnie du pont et de parfaire à un moment donné la colossale entreprise de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec?

5. Cette substitution du gouvernement à une compagnie privée ne fut-elle pas consacrée par une législation fédérale en 1908 lors de l'adoption par le Parlement du chapitre 59 de la 7-8 Edouard VII?

6. En vertu de cette dernière législation, le Gouverneur en conseil a-t-il adopté un arrêté stipulant qu'il s'emparait de la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie *The Quebec Bridge and Railway Company?*

7. Quand cet arrêté en conseil a-t-il été adopté?

8. De quoi se compose la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie dont parle la loi?

9. Est-ce qu'une partie quelconque de cette totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie a été transportée à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Commission du Transcontinental-National?

10. Quelle est la partie ainsi transportée?

11. Comprend-elle le pont ou quelques-unes des lignes des chemins de fer partant du pont et aboutissant à la cité de Québec ou à quelqu'endroit du parcours du chemin de fer du Pacifique-Canadien au nord et du chemin du Grand-Tronc au sud du fleuve?

12. La construction du pont et des lignes de chemin de fer partant du pont, au nord et au sud du fleuve Saint-Laurent, n'est-elle pas plutôt du ressort exclusif du gouvernement qui en a gardé l'entier contrôle?

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 125*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 1er février 1911, pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les navires qui composent aujourd'hui la flotte au service du Canada;

2. Le tonnage de chacun de ces navires;

3. L'âge actuel de chaque vaisseau;

4. Le prix d'achat, ou de construction, ou à leur défaut, la valeur actuelle de chacun de ces navires;

5. La force en chevaux-vapeur de chacun d'eux;

6. Leur mode de propulsion, par aubes, hélices ou voiles;

7. Le nombre de personnes composant l'équipage de chacun de ces navires;

8. Le coût d'entretien annuel de chacun de ces navires avec les équipages;

9. L'emploi de chacun de ces vaisseaux, spécifiant si c'est pour la garde des côtes, la protection des pêcheries ou pour quel autre usage;

10. Dans quelles eaux se meut chacun de ces navires—est-ce dans les eaux de l'Atlantique, dans celles du Pacifique, sur les grands lacs, dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent ou ailleurs?

Avec un résumé indiquant le nombre et le tonnage global des vaisseaux servant sur les grands lacs, des vaisseaux stationnés sur les rives de la Colombie-Britannique et des vaisseaux sillonnant les eaux de l'est de notre partie du continent américain.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56j*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright, a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 février 1911, demandant une copie de l'ordre du conseil prolongeant de deux mois le congé d'absence déjà obtenu par Sir Pantaléon Pelletier; ainsi que copies de toute la correspondance échangée à ce sujet entre le gouvernement, Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec et l'administrateur actuel de la même province.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 88a*).

Conformément à l'ordre du jour, le bill (66) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Brockville, Westport and North-western Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Terres fédérales », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Boyer, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (E) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (19) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé à l'amendement fait par le Sénat au dit bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (75) intitulé: « Loi concernant la compagnie manufacturière McClary », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (76) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (88) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (89) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Quebec Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Lavergne, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (90) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Indian River Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Lavergne, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (100) intitulé: « Loi concernant la *Orford Mountain Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Lavergne, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 15 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Shehyn,
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

Prières.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. Jones:—
De la *Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited.*

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (71) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Empire Life Insurance Company of Canada* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Universal Life Assurance Company of Canada* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois vendredi prochain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (X) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des imprimeurs du *Globe* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (54) intitulé: « Loi concernant la compagnie E. B. Eddy », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son sixième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MERCREDI, 15 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son sixième rapport.

Relativement à la pétition de Lorne Forbes Robertson, de la cité de Stratford, dans la province d'Ontario, médecin, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Elizabeth Louise Robertson, de Londres, Angleterre, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son septième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MERCREDI, 15 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son septième rapport.

Relativement à la pétition de Maggie Florence Sadler, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Walter Alan Sadler, de la cité de Toronto, avocat, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Owens a présenté au Sénat un bill (T) intitulé: « Loi pour faire droit à Matilda Emo ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Owens, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son septième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 15 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son septième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la *International Railway Company* et de la *International Traction Company*, demandant toutes deux l'adoption d'une loi qui permette à la *International Traction Railway Company* d'acquérir, etc., la succession, les droits et concessions de la *International Railway Company* en Canada;

De la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui autorise les directeurs (soumis à l'approbation des deux tiers des actionnaires), à convertir une partie des fonds de la compagnie en un fonds accumulé préférentiel;

De la *Goldschmidt Thermit Company*, demandant l'adoption d'une loi qui autorise le commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour les deuxième et troisième périodes du brevet No 86,085, et prolonge la durée du dit brevet;

De Victor Révillon, de Paris, France, et d'autres, de Montréal, Canada, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *Révillon Frères Trading Company, Limited;*

De la corporation de la cité de Toronto, demandant l'adoption d'une loi à l'effet d'amender, de reviser et de consolider la loi actuelle du port et du havre de Toronto;

De la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, constituée en corporation par la législature de Québec, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de déclarer que ses voies ferrées autorisées sont à l'avantage général du Canada et de prolonger le délai fixé pour leur construction; et

De la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec, demandant l'adoption d'une loi qui amende la loi la constituant en corporation.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son huitième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 15 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son huitième rapport.

Votre comité recommande que le délai fixé pour la présentation de pétitions en obtention de bills privés soit prolongé au vendredi, dix-septième jour de mars prochain; aussi, que le délai fixé pour la présentation de bills privés au Sénat soit prolongé au vendredi, vingt-quatrième jour de mars prochain; et aussi, que le délai fixé pour recevoir les rapports de tout comité permanent ou spécial relativement aux bills privés soit prolongé au vendredi, septième jour d'avril prochain.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son neuvième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 15 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son neuvième rapport.

Votre comité a examiné le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* » qui lui a été renvoyé en vertu de la règle 118 du Sénat et a constaté que les avis requis par les règlements sont suffisants.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, que le dit rapport soit déposé sur la table.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été
Ordonné, que le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* » soit placé sur l'ordre du jour pour sa deuxième lecture vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (62) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Coffey, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (69) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (80) intitulé: « Loi concernant la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Riley, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes pour demander à cette Chambre de se joindre au Sénat dans la formation d'un comité mixte des deux Chambres en vue de trouver les moyens de distribuer plus également, à l'avenir, entre les deux Chambres le travail de législation qui doit se faire durant la session du Parlement; que les membres de ce comité mixte qui doivent agir pour le Sénat soient le très honorable Sir Richard Cartwright, G.C.M.G., l'honorable Sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G., et les honorables messieurs Lougheed, Béique, Power, Belcourt et le proposant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues ».

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.

Le préambule a été lu et remis.

L'article premier a été lu et agréé.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (47) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration ».

(*En comité*).

Quelque temps, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Ellis a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du quatrième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Hamilton Johnstone, avec les témoignages à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'honorable M. Béique a présenté au Sénat un bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 16 février 1911.

Les membres présents étaient :—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Belduc,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Shehyn,
Taibot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table :—

Par l'honorable M. Young :—

De H. O. Clendening et autres, de Harding; de T. Y. Taylor et autres, de Cartwright: de R. Taylor et autres, de Morris; de Wm. Sifton et autres, de Minitoas; de James E. Booth et autres, de Ingelow; de Thos. Scott et autres, d'Atwall; de A. Parent et autres, de Dunrea; de A. McGregor et autres, d'Arden; de R. W. Glennie et autres, de Durban; de S. B. Haston et autres, de Pipestone: de Frank H. Thomas et autres, d'Elkhorn; de S. B. Casselman et autres, de Lauder; de W. H. Walden et autres, de Swan-Lake; de C. F. Smith et autres, de Miama; de H. Paul et autres, de Bagot; de Rosario Corneault et autres, de Saint-Jean-Baptiste; de J. T. Smith et autres, de eBlmont; de James White et autres, de Keneville; de T. H. S. Beattie et autres, de Moorepark; de W. H. Bewell t autres, de Rosser; de Jos. Robinson et autres, d'Austin; de W. H. McCullough et autres, de Kentville; de Geo. Somerville et autres, de Medora; de Chas. Tindley et autres, de Shoal-Lake; de W. W. Lobb et autres, de Breton; de R. J. Donnelly et autres, de Fox-Warren; de Jas. Hird et autres, de Frediview; de A. F. Webster et autres, de Welwyn, et de R. G. McAra et autres, de Minnedosa.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 8.—Retrancher l'article (1).

Page 1, ligne 10.—Retrancher (2) et substituer (1).

Page 1, ligne 22.—Retrancher (3) et substituer (2).

Page 1, ligne 24.—Retrancher (4) et substituer (3).

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 3.—A l'article 10, substituer les articles suivants A et B:—

« A.

« Pour les besoins de son entreprise, et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la Loi des chemins de fer, la Compagnie peut produire et acquérir, mais non par voie d'expropriation, de la force ou énergie électrique ou autre qui peut être transmise et délivrée à tout endroit dans les municipalités à travers lesquelles son chemin de fer est construit, et elle peut recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir cette force ou énergie sous toute forme quelconque, céder l'excédent, et en percevoir des taxes et rémunérations; mais ces taxes et rémunérations ne peuvent être exigées ni perçues tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut aussi, en tout temps, reviser ce tarif.

« B.

«Rien dans la présente loi ni dans la Loi des télégraphes n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou à travers d'une voie publique ou d'un lieu public, des lignes de télégraphe ou de téléphone destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou disposer de l'excédent de force provenant des usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève ladite voie publique ou ledit lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec ladite municipalité, ou de vendre, aliéner ou distribuer de l'énergie électrique ou autre dans ou pour l'usage dans les limites d'une municipalité, sans le consentement, exprimé par règlement, de telle municipalité.»

Page 3, ligne 45.—Retrancher l'article 12 et y substituer le suivant:—

12. En sus des valeurs dont l'article 11 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite à l'article 136 de la *Loi des chemins de fer,* peuvent de temps à autre emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, l'agrandissement ou la mise en œuvre de ces propriétés, biens et travaux, autres que le chemin de fer, que la Compagnie peut être autorisée à acquérir, à construire ou à mettre en œuvre; et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, des débentures, des dében-

tures-actions, perpétuelles ou à terme ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens ou travaux au sujet desquels l'émission est effectuée.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (61) intitulé: « Loi concernant de *Pontiac Central Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Fiset, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (55) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (L) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (M) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (72) intitulé: « Loi concernant la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. King, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (70) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Western Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 17 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les ministères tenus par la loi de déposer devant le Parlement des rapports de leurs opérations annuelles;
2. La date fixée par la loi pour le dépôt de tels rapports;
3. La date du dépôt de tels rapports pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910 mentionnant si c'est l'édition anglaise ou l'édition française qui a été ainsi déposée;
4. La date de la publication et de la distribution de l'édition française de tels rapports;
5. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, neuf mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910, n'ont pas encore été publiés en français;
6. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, vingt et un mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1909, n'ont pas encore été publiés en français.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 127*).

L'honorable M. Gillmor a présenté au Sénat un bill (V) intitulé: « Loi concernant un brevet accordé à la *Goldschmidt Thermit Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (71) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Empire Life Insurance Company of Canada* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (N) intitulé: « Loi concernant la Compagine des imprimeurs du *Globe* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (47) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration », a été lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Coffey, il a été
Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, deuxième jour de mars prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du cinquième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Dalton Mabel Stapleton, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,
L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit adopté.
Après débat.
Sur motion de l'honorable M. Cloran, secondé par l'honorable M. Ross (Halifax), il a été
Ordonné, que la suite du débat soit remise à mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Belcourt pour la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (S) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Albert and Moncton Railway Company* », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Riley, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,
Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Après débat.
Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été
Ordonné, que le débat soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres sur le bill (E) intitulé: « Loi concernant la *Ontario Northern and Timagami Railway Company* », ayant été lu,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. McMillan, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés avant et après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion: « mais que le rapport soit amendé en retranchant le premier amendement et le dernier dans le rapport.

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. McMillan, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Roche, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (75) intitulé: « Loi concernant la Compagnie manufacturière McClary », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (76) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (88) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (89) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Quebec Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (90) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Indian River Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (100) intitulé: « Loi concernant la *Orford Mountain Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du huitième rapport du comité permanent des Ordres Permanents, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du quatrième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Hamilton Jonston, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mercredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Ellis,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 17 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Belcourt, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Fiset, Gillmor, Godbout, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Young:—

De la compagnie dite *The Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited.*

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De Pierre Zénon St. Aubin, de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi pour dissoudre son mariage avec sa femme Marie Anysie Trudeau, de la dite cité de Montréal.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son huitième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
VENDREDI, 17 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son huitième rapport.

Relativement à la pétition de Cecil Ernest Freeman, du village d'Eglinton, dans la province d'Ontario, cocher, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Rose Mary Barker Freeman, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son neuvième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
VENDREDI, 17 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son neuvième rapport.

Relativement à la pétition de Gertrude Maud Grant, de la cité de Winnipeg, dans la province de Manitoba, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Arthur Grant, de la cité de Winnipeg, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son dixième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
VENDREDI, 17 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son dixième rapport.

Relativement à la pétition de George Addison Brown, de la ville de Port-Hope, dans la province d'Ontario, bourgeois, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Margaret Brown, de Hall's-Bridge, township de Smith, dans la province d'Ontario, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son onzième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu, et .
Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
VENDREDI, 17 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son onzième rapport.
Relativement à la pétition d'Ethel May Hornell, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec David Wyllie Hornell, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, commis-marchand, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—
1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.
2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.
3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.
4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.
5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.
Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.
Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son dixième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu.
Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Vendredi, 17 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son dixième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De Cyrenus J. Laughlin, jeune, de la ville de Welland, et d'autres personnes, d'ailleurs, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company;*

De la compagnie dite *Alsek and Yukon Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de son chemin de fer;

De Lucien Barnes Howland, de la cité de Toronto, et d'autres, d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Imperial Traction Company;* et

De Harry Stikeman et d'autres, de la cité de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Riparian Association of the Restigouche River, Limited.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'un ordre émane du Sénat pour la production de toute correspondance échangée, du rapport fait par le capitaine et du *log* tenu par lui, en ce qui concerne le voyage que vient de faire le vapeur *Montcalm,* dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à l'Ile d'Anticosti, à la Baie des Sept-Iles, etc.

L'honorable M. Béique a présenté au Sénat un bill (W) intitulé: « Loi à l'effet de corriger une erreur d'écriture dans le titre de la version française du chapitre 142 des Statuts de 1910 ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Universal Life Assurance Company of Canada* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (54) intitulé: « Loi concernant la Compagnie E. B. Eddy », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (61) intitulé: « Loi concernant la *Pontiac Central Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (55) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (L) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (72) intitulé: « Loi concernant la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (70) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Western Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (E) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (62) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (69) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Davis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (80) intitulé: « Loi concernant la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Riley, secondé par l'honorable M. Davis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (U) intitulé. Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (T) intitulé: « Loi pour faire droit à Matilda Emo », ayant été lu,

L'honorable M. Baird, secondé par l'honorable M. MacKeen, a proposé:

Que le bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Baird, secondé par l'honorable M. MacKeen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois mercredi prochain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (O) intitulé: «Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta Occidental » ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 21 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,	Davis,	Lougheed,	Power,
Beith,	Derbyshire,	Macdonald	Prince,
Belcourt,	De Veber,	(Victoria),	Ratz,
Bolduc,	Domville,	MacKeen,	Riley,
Bostock,	Douglas,	McDonald	Ross (Halifax),
Bowell	Ellis,	(Cap-Breton),	Roy,
(Sir Mackenzie),	Farrell,	McHugh,	Scott
Boyer,	Gillmor,	McKay (Truro),	(Sir Richard),
Campbell,	Godbout,	McLaren,	Talbot,
Chevrier,	Jaffray,	McMillan,	Tessier,
Cloran,	Jones,	McMullen,	Thompson,
Coffey,	King,	McSweeney,	Watson,
Comeau,	Kirchhoffer,	Mitchell,	Wilson,
Costigan,	Landry,	Owens,	Yeo,
David,	Lavergne,	Poirier,	Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Domville:—

De la *Munderloh and Company, Limited.*

Par l'honorable M. Watson:—

De Chas. Edgar et autres, de Pierson; de Wm Lindsay et autres, de Miniata; de Siméon Smith et autres, de Ridgeville; de Geo. Fletcher et autres, de Clan-William; de G. McPhail et autres, de Belmont; de John Luke et autres, de Stonewall; de S. Lockhart et autres, de Lidstone; de A. J. M. Poole et autres, de Neepawa; de J. H. Farthing et autres, de Millwood; de A. Barnes et autres, de Beresford; de S. M. Hayden et autres, de Killarney; de John F. Golden et autres, de Sperling; de Thos. K. Hopkins et autres, de Sainte-Elizabeth; de A. W. Miller et autres, de Carman; de E. L. Vendear et autres, d'Angusville; de J. S. Conilear et autres, de S. Thompson et autres, de George Bull et autres, de Strathclair; de Jos. Murdock et autres, de Franklin; de W. A. Paul et autres, de Pilot Mount; de J. M. Wedderburn et autres, de Roden; de W. B. Hicks et autres, d'Ashville; de F. A. Campbell et autres, de Lucas; de F. A. Bailey et autres, de Colgirth; de S. Presley et autres, de Gilbert's-Plain; de Wm. H. Young et autres, de Minnedosa; de P. N. Munroe et autres, de Margaret; de A. S. Crerar et autres, de Binscarth, et de C. E. Mackenzie et autres, de Springfield, tous dans la province du Manitoba.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De H. W. Sheppard et autres, de High-River, dans la province d'Alberta, demandant une charte sous le nom de *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company.*

De la *Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited,* de Toronto, demandant l'adoption d'une loi qui autorise le commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour le reste de la période de dix-huit ans et pour le renouvellement du brevet 89,841.

De la compagnie dite *The Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited,* de la ville de Walkerville, Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui autorise le commissaire des brevets à lui accorder des lettres patentes pour le brevet qu'elle a acquis et pour lequel les premiers propriétaires n'ont pas fait la demande au Canada.

De H. O. Clendening et autres, de Harding; de T. Y. Taylor et autres, de Cartwright; de R. Taylor et autres, de Morris; de Wm. Sifton et autres, de Minitoas; de James E. Booth et autres, de Ingelow; de Thos. Scott et autres, d'Atwall; de A. Parent et autres, de Dunrea; de A. McGregor et autres, d'Arden; de R. W. Glennie et autres, de Durban; de S. B. Haston et autres, de Pipestone; de Frank Thomas et autres, d'Elkhorn; de S. B. Casselman et autres, de Lauder; de W. H. Walden et autres, de Swan-Lake; de C. F. Smith et autres, de Miama; de H. Paul et autres, de Bagot; de Rosario Cormeault et autres, de Saint-Jean-Baptiste; de J. T. Smith et autres, de Belmont; de James White et autres, de Keneville; de T. H. S. Beattie et autres, de Moorepark; de W. H. Bewell et autres, de Rosser; de Jos. Robinson et autres, d'Austin; de W. H. McCullogh et autres, de Kentville; de Geo. Somerville et autres, de Medora; de Chas. Tindley et autres, de Shoal-Lake; de W. W. Lobb et autres, de Berton; de R. J. Donnelly et autres, de Fox-Warren; de Jas. Hird et autres, de Frediview; de A. F. Webster et autres, de Welwyn, et de R. G. McAra et autres, de Minnedosa, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporations coopératives aux fins légales.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (X) intitulé: « Loi concernant *The Manitoba Radial Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable Sir Richard Scott a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 20 janvier 1911, demandant copie de tous les ordres en conseil et ordonnances et de toute la correspondance échangée entre les parties intéressées au sujet:—

1. Du loyer avant 1896 à M. Georges Tanguay d'une porpriété appartenant au gouvernement militaire et située sur la rue des Remparts à Québec;

2. Des demandes faites par d'autres personnes à cette époque, pour l'achat ou le loyer de la propriété en question;

3. De la vente consentie par le présent gouvernement vers 1897, de la même propriété au même Georges Tanguay.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 140*).

L'honorable Sir Richard Scott a présenté au Sénat le rapport du ministre du Commerce pour l'exercice terminé le 31 mars 1910 (Partie IV).

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 10c, 1911*).

L'honorable M. Watson a présenté au Sénat un bill (Y) intitulé: « Loi concernant *The Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable Sir Richard Scott a informé le Sénat qu'il avait reçu un message de Son Excellence le Gouverneur général, sous son seing manuel, que Son Excellence lui avait ordonné de transmettre au Sénat.

Le dit message a été lu par le greffier, et il est comme suit:—

GREY.

Le Gouverneur général transmet au Sénat le quatrième rapport conjoint sur la délimitation de la ligne méridienne au 141me degré de longitude occidentale (Frontière de l'Alaska) des commissaires nommés en vertu du premier paragraphe d'une convention faite entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, et signé à Washington, le 21 avril 1906.

(*Voir Documents de la Session, No 139*).

L'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé:

Que la procédure faite devant le Sénat le 16 courant relativement au bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », soit lue à la table par le greffier, en vue de reprendre ce bill en considération.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

La dite procédure a alors été lue en conséquence par le greffier, et elle est comme suit:—

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », ayant été lu,

Avec la permission du Sénat:

L'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant, et que le titre soit amendé comme suit: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company of Canada* ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

Le dit bill, tel qu'amendé, a alors été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il et son titre sera-t-il: « Loi concernant la *London and North Western Company of Canada* »?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B) intitulé: « Loi modifiant la Loi des terres fédérales », ayant été lu,

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit bill soit retiré.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (V) intitulé: « Loi concernant un brevet accordé à la *Goldschmidt Thermit Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Gillmor, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Revillon Frères Trading Company, Limited* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta Occidental », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour apelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (84) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Southern Central Pacific Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (68) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Desbyshire, secondé par l'honorable M. Tessier, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Alors, sur motion de l'honorable Sir Richard Scott, secondé par l'honorable M. Ellis,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 22 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Coffey, du comité permanent du Compte rendu des Débats, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
VENDREDI, 17 février 1911.

Le comité des Débats a l'honneur de faire rapport:—

Que, à l'ouverture de la session, le président du comité, sur les représentations du chef des traducteurs français du Sénat, a demandé au greffier du Sénat d'employer temporairement M. Georges Morriset à la traduction des Débats du Sénat.

Que, vu un nouvel arrangement fait au sujet de la traduction des Débats du Sénat, afin d'obtenir plus de concision et d'économie, on peut se dispenser maintenant des services d'un traducteur supplémentaire, votre comité recommande que M. Morisset soit payé pour le temps de ses services à raison de $4 par jour, et que le temps de ses services expire du jour de l'adoption du présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire déposer sur le bureau de cette Chambre copie de tous ordres en conseil et de tous décrets émanés du ministre de l'Intérieur, donnant de temps à autre au commissaire des Territoires du Nord-Ouest, depuis sa nomination comme tel, les instructions qu'il doit suivre dans l'exercice de ses pouvoirs exécutifs en ce qui concerne le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Ross (Halifax), a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général pour prier Son Excellence de vouloir bien faire transmettre au Sénat,—

1. Copie des documents relatifs à la nomination de Martin Dickie au commandement du 76me régiment des comtés de Colchester et de Hants.

2. Copie des documents relatifs à la recommandation du major J. L. Barnhill, par le lieutenant-général Drury et autres, au commandement du dit régiment.

3. Copie de tous documents se rapportant de quelque manière que ce soit aux raisons ou causes pour lesquelles le dit major Barnhill, l'officier senior du dit régiment, n'aurait pas dû être nommé au commandement de ce régiment.

Avec la permission du Sénat, le paragraphe suivant a été ajouté:—

4. Copie de toute correspondance et autres papiers et documents relatifs à la récente réorganisatoin du 78me régiment de Highlanders de Colchester, Hants et Pictou.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre sur le bureau de cette Chambre copie de l'ordre en conseil en date du 17 août 1908 autorisant le transfert au gouvernement du pont de Québec et de tous les biens, franchises et privilèges alors la propriété de la Compagnie du pont du chemin de fer de Québec.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat du 9 février 1911, demandant un état indiquant l'importation des

Etats-Unis, par le Dominion, durant l'année 1910, des produits suivants:—

1. Bœuf et bétail sur pied;
2. Moutons;
3. Volailles;
4. Jambon;
5. Lard;
6. Bacon;
7. Farine;
8. Orge;
9. Fromage et œufs.

Ainsi que la valeur de ces divers articles.

Indiquant aussi l'importation correspondante de ces produits, du Dominion aux Etats-Unis, avec leur valeur comparée.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 131*).

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que les procès-verbaux lus à la table du Sénat le 21 courant soient annulés et que le bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », soit remis sur l'ordre du jour pour troisième lecture demain.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son onzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Mercredi, 22 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son onzième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant une loi qui l'autorise à établir et à construire des voies d'embranchement projetées, qui prolonge le délai fixé pour la construction de certains embranchements autorisés, et qui augmente son pouvoir d'émettre des débentures touchant son embranchement Toronto-Sudbury;

De J. Wolkenstein et autres, de la cité de New-York, Etat de New-York, l'un des Etats-Unis d'Amérique, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The British Columbia and Dawson Railway Company;*

De John Muir et autres, de la cité de Brantford, demandant une loi les constituant en corporation sous le nom de *The Lake Erie and Northern Railway Company;*

De R. R. Jameson et autres, de Calgary, dans la province d'Alberta, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Alberta Electric Railway Company;*

De John Nairn, de la cité d'Edimbourg, Ecosse, et d'autres, de la cité de Winnipeg, Manitoba, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company;*

De la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de changer son nom en celui de *The Algoma Eastern Railway Company;* et

De William Durham Verschoyle et autres, de la cité de Vancouver, demandant une charte sous le nom de *The Pacific and Hudson Bay Railway Company.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son douzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 22 février 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son douzième rapport.

Votre comité a examiné la pétition de James Henry Kittermaster, de la ville de Sarnia, et d'autres, d'autres lieux, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Ontario Railways Company* et a constaté qu'un des avis exigés par la règle 107 n'aura eu toute la durée voulue que vendredi prochain.

Votre comité recommande cependant de suspendre cette règle parce que le comité auquel le bill sera renvoyé pourra voir à ce que personne ne souffre de préjudices par suite de cette irrégularité.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les paragraphes (*a*) et (*h*) de la règle 24 soient suspendues relativement au dit rapport.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (T) intitulé: « Loi pour faire droit à Matilda Emo », ayant été lu,

L'honorable M. Owens, secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Owens, secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Matilda Emo, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du sixième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Lorne Forbes Robertson, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Après débat,

Sur motion de l'honorable M. Cloran, secondé par l'honorable M. Landry, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion pour la prise en considération du cinquième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Dalton Mabel Stapleton, avec la preuve à l'appui.

Après débat.

Six heures ayant sonné, Son Honneur le Président a quitté le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie du soir.

Sept heures et demie du soir.

Le Sénat a repris sa séance.

Après un nouveau débat,

La question de concours ayant été posée sur la motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, à savoir:—

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. Cloran, secondé par l'honorable M. Landry, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérez l'un avant l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion: « mais qu'il soit adopté d'hui en six mois ».

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été, sur division, résolue dans la négative.

La question de concours ayant été posée de nouveau sur la motion principale, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi, deuxième jour de mars prochain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion pour la seconde lecture du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain et que ce soit le premier article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le quatrième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Hamilton Johnston, avec la preuve à l'appui.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du huitième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Cecil Ernest Freeman, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du neuvième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Gertrude Maude Grant, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du dixième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Addison Brown, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du onzième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Ethel May Hornell, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (W) intitulé: « Loi pour corriger une erreur dans la version française du chapitre 142 des lois de 1910 », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta Occidental », ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (F) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Guardian Accident and Guarantee Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (92) intitulé: « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (99) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Alors, sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Ellis,
Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 23 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Bolduc,
Bostock,
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Ellis,
Farrell,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que lorsque le Sénat s'ajournera demain, il reste ajourné jusqu'au mercredi, huitième jour de mars prochain, à trois heures de l'après-midi.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat:—

Ordres en conseil publiés dans la *Gazette du Canada* le 11 février 1911.

No 83/146. Règlements pour l'entrée des instructeurs de la marine.

No 91/146. Echelle revisée des salaires pour les électriciens.

No 86/146. Allocation revisée pour dépenses de voyages.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56k.*)

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (42) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Collingwood Southern Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (73) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 40.—Ajouter les alinéas suivants à la fin de l'article 1:—

« 38. A partir de Calgary et allant de là, dans une direction sud-est, jusqu'à Medicine-Hat, ou un point dans ce voisinage.

« 39. A partir d'un point sur la ligne mentionnée à l'alinéa 9, entre la limite est du rang 18 et la limite ouest du rang 19, à l'ouest du premier méridien, allant de là, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un raccordement avec la division ouest du *Grand Trunk Pacific Railway,* entre la limite orientale du rang 25 et la limite occidentale du rang 29, à l'ouest du premier méridien.»

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (82) intitulé: « Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 3.—Après le mot « achevé » retrancher l'article 3.

Page 3, ligne 22.—Après le mot « construit » retrancher l'article 8 et y substituer le suivant:—

« 8. En sus des valeurs dont l'article 7 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la *Loi des chemins de fer,* peuvent de temps à autre emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, l'extension ou le développement des propriétés, de l'actif ou des constructions de la Compagnie, autres que la voie ferrée, que la Compagnie est autorisée à acquérir, construire ou mettre en service; et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, de l'actif ou des constructions à l'égard desquels l'émission a été effectuée.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 25.—Après « inachevé » insérer ce qui suit:—

« Mais si la compagnie a besoin de terrains en la cité de Montréal, entre les rues Ontario, du Havre, Sainte-Catherine et Frontenac, elle doit, dans les trois mois de l'adoption de la présente loi, acheter ou commencer finalement des procédures en expropriation de tous terrains dont elle peut avoir besoin, à défaut de quai, son droit d'acquérir ces terrains sera censé prescrit.»

Page 1, ligne 29.—Après 1910 insérer « sauf que la Commission des chemins de fer pour le Canada doit être considérée substituée à la Commission des chemins de fer ou à la Commission provinciale des Utilités publiques, mentionnés au dit contrat notarié.»

Page 2, ligne 2.—Retrancher tous les mots depuis « Canada » jusqu'à la fin de l'article 4, et insérer ce qui suit:—

« La Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, la *Canadian Northern Quebec Railway Company* et la Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal, ou avec l'une quelconque d'entre elles pour toutes fins spécifiées au dit article 361, et elle peut, subordonnément aux dispositions de la *Loi des chemins de fer,* raccorder sa ligne de chemin de fer avec le chemin de fer des dites compagnis.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat le mercredi, le huitième jour de mars prochain.

L'honorable Sir Richard Scott a présenté au Sénat un bill (*Z*) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Security Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le mercredi, huitième jour de mars prochain.

L'honorable M. Casgrain a présenté au Sénat un bill (A 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le mercredi, huitième jour de mars prochain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour un état indiquant le nombre de médailles d'or, d'argent, de bronze que la Commission des champs de bataille de Québec a fait frapper en commémoration du trois centième anniversaire de la fondation de la cité de Québec, le coût de chacune de ces séries de médailles, les noms des personnes ou des institutions auxquelles ont été données des médailles d'or, des médailles d'argent, des médailles de bronze.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production sur son bureau d'une copie de tous les documents se rapportant au cas de choléra signalé en novembre dernier chez le russe Saïd Godlieb, à la mise en quarantaine de celui-ci et à sa détention jusqu'à ce jour sur la Grosse-Ile, avec un historique de la maladie, jour par jour jusqu'à date.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (57) intitulé: «Loi concernant la *London and North Western Railway Company*», ayant été lu,

L'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé:

Que le dit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant mais qu'il soit amendé par addition de ce qui suit, comme article 2:—

« 2. Le nom de la Compagnie est changé en celui de *The London and North Western Railway Company of Canada,* mais ce changement de nom n'amoindrit, ni modifie ni n'affecte en rien les droits, obligations ou responsabilités de la dite compagnie, ni ne porte atteinte à aucune instance ou procédure maintenant pendante intentée par la dite compagnie ou contre elle, ni à aucun jugement existant en sa faveur ou contre elle; laquelle instance ou procédure peut, nonobstant ce changement de nom, être poursuivie, continuée ou menée à bonne fin, et lequel jugement peut être exécuté, tout comme si la présente loi n'eût pas été adoptée.»

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

L'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé:

Que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il et son titre sera-t-il: « Loi concernant la *London and North-western Railway Company of Canada ?* »

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (77) intitulé: « Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *National Guarantee and Accident Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le mercredi, huitième jour de mars prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion pour la deuxième lecture du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

Après débat,

La question de concours ayant été posée de nouveau sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général le mercredi, huitième jour de mars prochain et que cet article soit le premier de l'ordre du jour après les troisièmes lecture.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le septième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Maggie Florence Sadler, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Belcourt, pour la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, huitième jour de mars prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (X) intitulé: « Loi concernant la *Manitoba Radial Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Y) intitulé: « Loi concernant la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, huitième jour de mars prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (84) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Southern Central Pacific Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (68) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion pour la prise en considération du sixième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Lorne Forbes Robertson, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, huitième jour de mars prochain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, huitième jour de mars prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le huitième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Cecil Ernest Freeman, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le neuvième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Gertrude Maud Grant, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le dixième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Addison Brown, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit adopté maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion, et
La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le onzième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition d'Ethel May Hornell, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.
L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit adopté maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion, et
La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (W) intitulé: « Loi corrigeant une erreur dans la version française du chapitre 142 des lois de 1910.»

(En comité).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Legris a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Avec la permission du Sénat:
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,
Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 24 février 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Comeau, Costigan, Dandurand, Davis, Derbyshire, De Veber, Domville, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, Mitchell, Power, Prince, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Lougheed, du comité permanent des Divorces, a présenté son douzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
VENDREDI, 24 février 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son douzième rapport.

Relativement à la pétition de Paulina Verena Meyer, de la cité de Toronto, de la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Henry Meyer, du township d'Uxbridge, Ontario, cultivateur, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé :

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le mercredi, huitième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (B 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Maggie Florence Sadler ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (C 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Maud Grant ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (D 1) intitulé: « Loi pour faire droit à George Addison Brown ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (E 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Hamilton Johnston ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (F 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Dalton Mabel Stapleton ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (G 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Lorne Forbes Robertson ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Bostock, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (H 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Cecil Ernest Freeman ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Bostock, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir bien faire mettre sur le bureau de cette Chambre une copie du dernier rapport fait au gouvernement par les membres de la Commission des champs de bataille de Québec.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 24 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. J. B. Laliberté, de Québec, marchand, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 146*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911. pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal le *Daily Telegraph*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 147*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 26 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Louis Letourneau, de Québec, ou à la *Quebec Preserving Company*, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 148*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à MM. Samson et Filion, de Québec, marchands, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 149*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 27 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. C. E. Taschereau, de Québec, notaire, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 150*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 27 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. George Tanguay, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 151*).

Conformément à l'ordre du jour, le bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (42) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Collingwood Southern Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (92) intitulé: « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. MacKeen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (99) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (73) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (82) intitulé: Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company*», ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois le mercredi, huitième jour de mars prochain.

L'honorable Président a informé le Sénat qu'il avait reçu la communication suivante de l'assistant du secrétaire du Gouverneur général:—

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 24 février 1911.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable Sir Charles Fitzpatrick, agissant comme Député-Gouverneur général, se rendra à la salle du Sénat, le vendredi, vingt-quatrième jour de février courant, à cinq heures de l'après-midi, pour sanctionner un bill qui a été adopté par le Sénat et la Chambre des Communes au cours de la présente session.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. J. JONES,
Assistant-secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable
Président du Sénat.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Baptist Foreign Mission Board* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (128) intitulé: « Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que les règles 23 (*f*), 24 (*a*) et (*b*) et 63 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Bostock, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (91) intitulé: « Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, neuvième jour de mars prochain.

Son Honneur le Président a présenté au Sénat la Commission du très honorable Sir Charles Fitzpatrick, le nommant Député de Son Excellence le Gouverneur général.

La dite commission a alors été lue par le greffier comme suit:—

GREY.

[L.S.]

COMMISSION NOMMANT L'HONORABLE CHARLES FITZPATRICK DÉPUTÉ DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL DU CANADA—19 JUILLET 1906.

JOSEPH POPE,
Département d'enregistrement général du Canada.

COMMISSION.

Par Son Excellence le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet; chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

A l'honorable Sir Charles Fitzpatrick, juge en chef du Canada,—SALUT:

Sachez que, étant bien sûr de votre loyauté, fidélité et habileté, Je, le très honorable Sir Albert Henry George, comte Grey, Gouverneur général du Canada, comme il est dit ci-dessus, en vertu et par suite du pouvoir et autorité qui m'a été conféré par la commission sous le seing manuel royal et le sceau de Sa Majesté le Roi Edouard Sept, me constituant et nommant le Gouverneur général de Sa Majesté dans et pour la Puissance du Canada et par l' « Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867 », vous nomme, vous le dit honorable Charles Fitzpatrick, constitue et désigne pour être mon député dans la Puissance du Canada et pour, en cette qualité exercer mais subordonné-

ment à toute restriction ou direction exprimé ou donné de temps à autre par Sa Majesté tous les pouvoirs, autorités et fonctions qui me sont conférés et que je puis exercer de droit en ma qualité de Gouverneur général, sauf et excepté le pouvoir de dissoudre la Chambre des Communes du Canada.

Vous, dit honorable Charles Fitzpatrick, aurez, posséderez et exercerez la dite charge de député de moi-même, Gouverneur général du Canada, pour les fins susdites, avec tous les pouvoirs, droits et privilèges y appartenant ou qui devraient lui appartenir durant mon bon plaisir.

Pourvu toujours que la nomination de vous, le dit honorable Charles Fitzpatrick, comme mon dit député, ne porte pas atteinte à l'exercice des pouvoirs, autorités ou fonctions par moi en personne comme Gouverneur général.

Donné sous mon seing et mon sceau d'armes, à Ottawa, ce dix-neuvième jour de juillet, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent six, et la deuxième du règne de Sa Majesté.

Par ordre,

R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat.

Le Sénat s'est ajourné à loisir.

Le très honorable Sir Charles Fitzpatrick, juge en chef du Canada, agissant comme Député de Son Excellence le Gouverneur général, étant assis aux pieds du trône.

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme Huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre « *que c'est le désir* « *du Député-Gouverneur général que les Communes se rendent immédiatement auprès* « *de Lui, dans la salle du Sénat* ».

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur,

L'honorable Orateur de la Chambre des Communes a adressé la parole à Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général, comme suit:—

« Qu'il plaise à Votre Honneur:

« Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

« Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant:—

« Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 », que je prie humblement Votre Honneur de sanctionner.»

Alors, après que le greffier de la Couronne en chancellerie eut lu le titre du bill,

Le greffier du Sénat, sur l'ordre de Son Honneur, a dit:—

« Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.»

Le Député-Gouverneur s'est retiré et la Chambre des Communes s'est retirée.

Le Sénat a repris sa séance.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Ellis,

Le Sénat s'est ajourné au mercredi, huitième jour de mars prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mercredi, 8 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
De Veber,
Domville,
Edwards,
Ellis,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Legris,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
Macdonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross, (Halfax),
Ross, (Sir George W.)
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De *Munderloh and Company, Limited,* demandant l'adoption d'une loi autorisant le commissaire des brevets à recevoir des honoraires partiels pour certaines lettres patentes, et

De Chas. Edgar et autres, de Pierson; de Wm. Lindsay et autres, de Miniota; de Simeon Smith et autres, de Ridgeville; de Geo. Fletcher et autres, de Clan-William; de G. McPhail et autres, de Belmont; de John Luke et autres, de Stonewall; de S. Lockhart et autres, de Lidstone; de A. J. M. Poole et autres, de Neepawa; de J. H. Farthing et autres, de Millwood; de A. Barnes et autres, de Beresford; de S. M. Hayden et autres, de Killarney; de John F. Golden et autres, de Sperling; de Thos. K. Hopkines et autres, de St-Elizabeth; de A. W. Miller et autres, de Carman; de E. L. Vendear et autres, d'Angusville; de J. S. Conilear et autres, de S. Thompson et autres, de George Bull et autres, de Strathclair; de Jos. Murdock et autres, de Franklin; de W. A. Paul et autres, de Pilot-Mount; de J. M. Wedderburn et autres, de Roden; de W. B. Hicks et autres, d'Ashville; de F. A. Campbell et autres, de Lucas; de F. A. Bailey et autres, de Colgirth; de S. Presley et autres, de Gilbert's-Plains; de Wm. H. Young et autres, de Minnedosa; de P. N. Munroe et autres, de Margaret; de A. S. Crerar et autres, de Binscarth, et de C. E. Mackenzie et autres, de Springfield, tous dans la province du Manitoba, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporations coopératives aux fins légales.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 22 février 1911, demandant de vouloir bien faire mettre sur le bureau de cette Chambre copie de l'ordre en conseil en date du 17 août 1908, autorisant le transfert au gouvernement du pont de Québec et de tous les biens, franchises et privilèges alors la propriété de la Compagnie du pont du chemin de fer de Québec.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 125a*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 1er février 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *The Montreal Herald* par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74a*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Soleil* par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74b*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 25 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, les sommes d'argent payées au journal *La Vigie*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays, depuis la fondation de ce journal jusqu'à ce jour.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74c*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 1er février 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Patrie*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74d*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 1er février 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Presse*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74e*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 26 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Canada*, de Montréal, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74f*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 18 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant:—

A. En ce qui concerne la ligne principale du Transcontinental:

1. La longueur respective, en milles, de chacune des divisions du Transcontinental, dénommées division A, division B, etc., depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et spécifiant dans quelle province se trouve chacune de ces divisions;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction du chemin dans chacune de ces divisions;

3. Le coût réel payé au 15 janvier courant pour la confection de la voie ferrée, y compris gares, voies d'évitement, ponts et autres travaux nécessaires, dans chacune de ces divisions;

4. Ce que coûtera, approximativement, dans chacune des divisions du Transcontinental ce qui reste à construire pour y parfaire le chemin.

B. En ce qui concerne les embranchements du Transcontinental:

1. La longueur respective de chacun des dits embranchements, spécifiant la division et la province dans lesquelles se trouve chaque embranchement;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction de chacun de ces embranchements;

3. Le coût réel, au 15 janvier courant, de la confection de tels embranchements;

4. Le coût probable des travaux à faire sur chacun de ces embranchements;

5. L'indication de la clause spéciale de la loi sous l'autorité de laquelle chaque embranchement a été construit;

6. La mention de tout autre embranchement que se proposerait de construire la Commission du chemin de fer Transcontinental ou le gouvernement, avec indication de sa longueur et de son coût probable.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 77b*).

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. MacKeen, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie de la plainte formulée par le commandant du 61me régiment contre le commandant du 7me district militaire, de la réponse de ce dernier et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre les autorités d'Ottawa et celles de Québec et de Montréal, et aussi une copie du rapport de l'inspecteur général à ce sujet.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (43) intitulé: « Loi concernant un brevet de la *Conduits Company, Limited* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (101) intitulé: « Loi concernant la *Huron and Ontario Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable Sir George W. Ross, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (105) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Steamship Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (106) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lake Erie and Northern Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (9) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé à l'amendement fait par le Sénat au dit bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Universal Life Assurance Company of Canada* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, lignes 14 et 15.—Retrancher « comté d'Hochelaga ».

Page 1, lignes 18 et 19.—Retrancher « *Universal* » et insérer « *Capital* ».

Page 1, ligne 24.—Retrancher tous les mots qui suivent « dollars » jusqu'à la fin de l'article.

Dans le titre.

Retrancher « *Universal* » et insérer « *Capital* ».

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. De Veber a présenté au Sénat un bill (K 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable Sir George W. Ross a présenté au Sénat un bill (L 1) intitulé: « Loi à l'effet de changer le nom de la *Manitoulin and North Shore Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. McHugh a présenté au Sénat un bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lloyds Casualty Company of Canada* ».

Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Bostock a présenté au Sénat un bill (N 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Pacific and Hudson Bay Railway Company* ».
Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (O 1) intitulé: « Loi modifiant et consolidant les lois relatives au havre de Toronto ».
Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* ».
Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat un bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'inspection et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits ».
Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (73) intitulé: « Loi concernant la compagine dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (82) intitulé: « Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.
Le préambule a été lu et remis.
Le premier article a été lu et agréé.
Le deuxième article a été remis.
Les articles trois à onze inclusivement ont été lus et agréés.
Le paragraphe 2 de l'article 12 a été remis.
Les articles treize à trente inclusivement ont été lus et agréés.

L'article trente et un a été lu et amendé comme suit:—

Page 8, ligne 22.—Après « démission » insérer « absence ou incapacité d'agir ».

Les articles trente-deux à soixante et dix-huit inclusivement ont été séparément lus et agréés.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Bostock a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Bostock, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Z) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Security Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable Sir Richard Scott, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (A 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (77) intitulé: « Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company*, et à l'effet de changer son nom en celui de *The Merchants and Employers Guarantee and Accident Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Bostock, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Belcourt pour la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du douzième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Paulina Verona Meyer, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Wilson, secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwriht, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 9 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, De Veber, Edwards, Ellis, Farrell, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. McHugh:—De la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Ontario Railways Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (S 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Ethel May Hornell ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (T 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Paulina Verena Meyer ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.
Objection ayant été faite à la dite motion, et
La question de concours ayant posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (57) intitulé: « Loi concernant la *London and North Western Railway Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé à l'amendement fait par le Sénat au dit bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (32) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (89) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Quebec Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (88) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.
Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et
Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—
Page 1, ligne 19.—Retrancher tous les mots depuis « 3 » jusqu'à « mais », ligne 26, et insérez: « La compagnie peut charger et percevoir des taux et rémunérations pour la vente ou la cession de l'excédent d'électricité ou d'autre force produite par les usines de la compagnie et qui n'est pas nécessaire à l'exploitation de son canal ou de ses autres ouvrages.».
Page 2, ligne 29.—Retrancher l'article « 6 ».
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 3.—Retrancher tout l'article 8.

Page 4, ligne 43.—Après « transport » retrancher le reste de l'article 12.

Page 6, ligne 8.—Après « elles » retrancher le reste de l'article 16.

Page 6, ligne 36.—Retrancher tout l'article 18.

Page 7, ligne 1.—Retrancher tout l'article 19 et y substituer le suivant:—

« 19. En sus des valeurs dont l'article 10 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la *Loi des chemins de fer,* peuvent de temps à autre emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, l'extension ou le développement de ces biens, actif ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie est autorisée à acquérir, construire, mettre en service, et pour pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, peuvent émettre des obligations, des débentures, des débentures-actions, perpétuelles ou à terme ou autres valeurs; mais le montant de ses obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des biens, actif ou ouvrages à l'égard desquels l'émission a été effectuée.»

Page 8, ligne 3.—Après « Europe » retrancher le reste de l'article.

Page 8, ligne 10.—Après « Compagnie » insérer ce qui suit: « de chemin de fer, ou toute compagnie de transport, de navigation, de tête de ligne, de télégraphe, de messageries, hôtels, ou autre compagnie autorisée à exercer toutes industries inhérentes à l'exploitation d'un chemin de fer, et ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'un ordre du Sénat émane pour la production d'une copie du contrat intervenu entre la Banque de Montréal et la *People's Bank of Halifax* en 1905, au sujet de la situation financière et des obligations de la maison Carrier et Lainé, contrat dont copie a été passée au gouvernement lors des transactions financières intervenues entre la Banque de Montréal et le gouvernement en 1909.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

Les articles 79 à 108 inclusivement ont été lus et agréés.

L'article 109 a été lu et amendé dans la version anglaise.

Les articles 110 à 121 inclusivement ont été lus et agréés.

L'article 122 a été lu et amendé dans le texte anglais seulement.

L'article 123 a été lu et remis.

Les articles 124 à 241 inclusivement ont été lus et agréés.

L'article 242 a été remis.

Les articles 243 à 246 inclusivement ont été lus et agréés.

Les annexes A, B, C, D, E, F et G ont été séparément lus et agréés.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Bostock a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Maggie Florence Sadler », ayant été lu,

L'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (C 1) intitulé: « Loi pour pour faire droit à Gertrude Maude Grant », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (D 1) intitulé: « Loi pour faire droit à George Addison Brown », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (E 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Hamilton Johnston », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (F 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Dalton Mabel Stapleton », ayant été lu,
L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (G 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Lorne Forbes Robertson », ayant été lu,
L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (H 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Cecil Ernest Freeman', ayant été lu,
L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Baptist Foreign Mission Board* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Tessier, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (91) intitulé: « Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (A 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (77) intitulé: « Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *Merchants and Employers Guarantee and Accident Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par la Chambre des Communes au bill (P) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Universal Life Assurance Company of Canada* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 10 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Comeau, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, De Veber, Domville, Edwards, Farrell, Jones, King, Landry, Lavergne, Legris, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Edwards, pour l'honorable M. Béique:—

De la *Canada Cement Company*.

Par l'honorable M. Watson:—

De Joseph Lecompte et autres, de la cité de Winnipeg. (*Continental Fire Insurance Company*).

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », soit placé sur l'ordre du jour pour sa deuxième lecture mardi prochain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant:—

1. Quels sont parmi les juges de la Cour Supérieure de la province de Québec ceux dont le lieu de résidence a été fixé dans la commission qui les nommait et quel est pour chacun de ces juges l'endroit ainsi indiqué?

2. Quels sont les juges dont le lieu de résidence a été fixé ou changé par ordre en conseil et quel est pour chacun de ces juges l'endroit maintenant assigné pour sa résidence?

3. Quels sont les juges dont le lieu de résidence n'a jamais été fixé ni dans la commission qui les nommait ni par aucun ordre en conseil ultérieur et quel est le district judiciaire pour lequel chacun d'eux a été nommé?

Conformément à l'ordre du jour, le bill (88) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (89) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Quebec Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (B 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Maggie Florence Sadler », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Maggie Florence Sadler, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (C 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Maud Grant », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Gertrude Maud Grant, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (D 1) intitulé: « Loi pour faire droit à George Addison Brown », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Addison Brown, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (E 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Hamilton Johnston », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Hamilton Johnston, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (F 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Dalton Mabel Stapleton », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Ratz, a proposé:
Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Dalton Mabel Stapleton, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (G 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Lorne Forbes Robertson », ayant été lu,
L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:
Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Lorne Forbes Robertson, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (H 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Cecil Ernest Freeman », ayant été lu,
L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:
Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Cecil Ernest Freeman, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (101) intitulé: « Loi concernant la *Huron and Ontario Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McKay (Truro), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (105) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Steamship Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McKay (Truro), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (106) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lake Erie and Northern Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McKay (Truro), il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (K 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (L 1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lloyds Casualty Company of Canada* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (N 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Pacific and Hudson Bay Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (O 1) intitulé: « Loi modifiant et refondant les lois relatives au havre de Toronto », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Western Canal Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'inspection et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, au bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, au bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 24 février 1911, demandant une copie du dernier rapport fait au gouvernement par les membres de la Commission des champs de bataille de Québec.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 58b*).

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 14 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Domville:—

De Robert L. Johnson, de la cité de Brooklyn, dans l'Etat de New-York, et d'autres, de Paris (France); Londres (Angleterre), et d'autres, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et de Montréal (Québec). (*Anglo-Canadian and Continent Bank*).

Par l'honorable M. Béique:—

De la Compagnie d'assurance sur la vie La Sauvegarde.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord; demandant que la loi actuellement devant le Parlement ayant pour objet de changer le nom de la compagnie en celui de *Algoma Eastern Railway* soit amendé de nouveau afin de prolonger le délai fixé pour la construction de ses lignes entre Sudbury et Little-Current.

De la *Canada Cement Company, Limited,* compagnie constituée en corporation par lettres patentes, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à émettre des actions et des obligations.

De Joseph Lecompte et autres, de la cité de Winnipeg, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Continental Fire Insurance Company.*

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présente son treizième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 43,
Mardi, 14 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son treizième rapport.

Relativement à la pétition de Robert William Logan, agent, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Sophia Louise Meyers, autrefois de la cité de Montréal, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le mercredi, vingt-deuxième jour de mars courant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son quatorzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 43,
Mardi, 14 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son quatorzième rapport.

Relativement à la pétition de Mary Jane Beatty, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Herbert Alfred Beatty, autrefois de la cité de Montréal, et actuellement de la cité de New-York, un des Etats-Unis d'Amérique, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le mercredi, vingt-deuxième jour de mars courant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Watson a présenté au Sénat un bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *North West Loan Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable M. Bostock a présenté au Sénat un bill (V 1) intitulé: « Loi concernant l'*Alsek and Yukon Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

L'honorable Président a présenté au Sénat un état des affaires de la Compagnie de prêt et de placement Britannique Canadienne (à responsabilité limitée), pour l'année expirée le 31 décembre 1910, aussi la liste des actionnaires, le 31 décembre 1910, en conformité du chapitre 37 de 39 Victoria.

Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 164*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat en date du 10 février 1911, pour la production d'un état indiquant

dans autant de colonnes distinctes pour chacune des cinq dernières années écoulées, avec en outre une colonne additionnelle contenant la moyenne d'icelles:—

I. La quantité et la valeur de chacun des produits suivants:—

1. Animaux vivants.
2. Porcs et *bacon.*
3. Pommes de terre.
4. Œufs.
5. Beurre.
6. Fromage.
7. Sucre d'érable.
8. Fruits.
9. Produits maraîchers.
10. Foin.
11. Blé.
12. Farine.
13. Avoine.
14. Autres produits naturels.
15. Instruments d'agriculture.

DE PROVENANCE CANADIENNE, EXPORTÉS.

(*a*) Aux Etats-Unis.
(*b*) Sur le marché anglais.
(*c*) Aux autres pays.

II. La quantité et la valeur des mêmes articles ci-dessus énumérés. avec en outre le montant des droits perçus sur chacun d'eux, importés dans le pays pour la consommation et venant,—

(*a*) Des Etats-Unis.
(*b*) Des Iles Britanniques.
(*c*) Des autres pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 131a*).

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (E) intitulé: «Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company* »;

Aussi, le bill (L) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca », et

Aussi, le bill (M) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (T) intitulé: Loi pour faire droit à Matilda Emo », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 13 mars 1911.

Résolu,—Qu'un message soit porté au Sénat pour remettre à cette Chambre la preuve faite devant le comité permanent des Divorces du Sénat. auquel a été référée la pétition sur laquelle le bill suivant a été basé:—

Bill T (No 130) intitulé: « Loi pour faire droit à Matilda Emo ».

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (111) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Saskatoon and Hudson Bay Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bil soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (N) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des imprimeurs du *Globe* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec un amendement, auquel elle demande son concours.
Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—
Page 1, ligne 29.—Après « somme » ajouter « n'excédant pas en totalité un million de dollars ».
Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été
Ordonné, que le dit amendement soit agréé.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé à l'amendement fait au dit bill sans aucun amendement.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain et que ce soit le premier article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise ».

(*En comité.*)

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Roy a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois jeudi prochain.

Avec la permission du Sénat:
La prise en considération des articles trois et neuf de l'ordre du jour a été remise à loisir.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Ontario Railways Company* », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (S) intitulé: « Loi pour faire droit à Ethel May Hornell », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (T 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Paulina Verena Meyer », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de conrours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (32) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Douglas, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain et que ce soit le deuxième article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'inspection et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Six heures ayant sonné, Son Honneur le Président a quitté le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie du soir.

Sept heures et demie du soir.

Le Sénat a repris sa séance.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (43) intitulé: « Loi concernant un brevet de la *Conduits Company, Limited* », a été, sur division, lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Casgrain, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Après débat,

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, le Sénat s'est divisé.

Pour, 11. Contre, 12.

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

Alors, sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. David,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 15 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Comeau, Dandurand, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (*Z*) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Surety Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 11.—Après « versés », retrancher le reste du paragraphe, et y substituer « sur ce capital ».

Page 2, ligne 16.—Après « versés », retrancher le reste du paragraphe, et y substituer « sur ce capital ».

Page 2, ligne 22.—Après « versés », retrancher le reste du paragraphe, et y substituer « sur ce capital ».

Page 2, ligne 27.—Après « versés », retrancher le reste du paragraphe, et y substituer « sur ce capital ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et

l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 4, ligne 12.—Après « Canada », ajouter les paragraphes suivants, comme paragraphes « 2 » et « 3 »:—

« 2. Le montant des prêts ou avances faits par la compagnie à ses actionnaires, sur la garantie de leurs actions doivent être déduits du chiffre du capital payé sur lequel la compagnie est autorisée à emprunter.

« 3. Les engagements de toute compagnie que la compagnie a prise à sa charge doivent faire partie du total des engagements de la compagnie envers le public pour les fins du présent article.»

Page 4, ligne 18.—Retrancher les mots depuis « qui » jusqu'à « peuvent », à la ligne 20.

Page 4, ligne 37.—Après « dividendes », retrancher tout le paragraphe « *c* ».

Page 7, ligne 25.—Après « objet », insérer les mots suivants: « à laquelle assemblée les actionnaires représentant au moins les deux tiers du capital versé de la Compagnie sont présents ou représentés par fondés de pouvoirs ».

Page 7, ligne 47.—Après « manière », retrancher tous les mots jusqu'au troisième « et », dans la ligne 2 de la page 8.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son treizième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 15 mars 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son treizième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la *Peoples Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de déclarer que son entreprise est à l'avantage général du Canada, et à d'autres fins.

D'Oliver Otis Howard, de la cité de New-York, et d'autres, de la cité de Toronto, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Dominion Development Railway Company;*

De Rodolphe Chevrier et autres, de la cité d'Ottawa et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Quebec and Great North Western Railway Company;*

D'Emil Andrew Wallberg et autres, de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The New Ontario and Quebec Railway Company;*

De Frank O. Fowler, de la cité de Winnipeg, et d'autres, d'autres lieux, demandant une charte sous le nom de *The Saskatoon and Hudson Bay Railway Company;*

De la ville de Fort-Francis, demandant l'adoption d'une loi à l'effet d'abroger certains articles du chapitre 139, 1905, intitulé: « Loi concernant l'*Ontario and Minnesota Power Company, Limited* », et à d'autres fins;

De Rodolphe Forget et autres, de la cité de Montréal et d'ailleurs, demandant d'être constitués en corporation sous le nom de La Banque du Canada;

De la *Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company,* demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée, l'autorise à construire une ligne de chemin de fer de Joliette à Montréal, augmente ses pouvoirs d'émission d'obligations, et à d'autres fins.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son quatorzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 8,
MERCREDI, 15 mars 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son quatorzième rapport.

Votre comité recommande que le délai fixé pour la présentation de pétitions de bills privés le vendredi, dix-septième jour de mars courant, soit prolongé au jeudi, vingt-septième jour d'avril prochain.

Aussi, que le délai fixé pour présenter des bills privés et pour recevoir des rapports sur les bills privés soit prolongé jusqu'à la fin de la session.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (102) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (110) intitulé: « Loi concernant la *Peoples Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Ratz, secondé par l'honorable M. Chevrier, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (S 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Ethel May Hornell », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:
Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Ethel May Hornell, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (T 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Paulina Verena Meyer », ayant été lu,
L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:
Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Paulina Verena Meyer, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues ».

(*En comité*).

L'article 2 a été lu et agréé.
L'article 3 ayant été lu, il a été proposé de l'amender comme suit:—
Page 1, ligne 23.—Après « Est » insérer: « coupable d'un acte criminel et ».

Quelque temps après la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

Débat sur l'article 123.

Quelque temps après la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Bostock a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau mercredi prochain.

Avec la permisison du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Qu'un comité spécial, composé des honorables messieurs Power, Lougheed, Kirchhoffer, Young, Jones, Béique, Bostock, Davis, Douglas, Talbot et Campbell, soit nommé, pour prendre en considération les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », faire des recherches et faire rapport et qu'il soit autorisé à envoyer quérir personnes et papiers, à employer un sténographe pour prendre les témoignages et à les faire imprimer.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, vingt-troisième jour de mars courant.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Belcourt pour la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Western Canal Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné

Jeudi, 16 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Comeau, Dandurand, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott, (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De Robert L. Johnson, de la cité de Brooklyn, dans l'Etat de New-York, et d'autres, de Paris (France), Londres (Angleterre), et d'autres, de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Montréal (Québec), demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Anglo-Canadian and Continental Bank.*

De la Compagnie d'assurance sur la vie la Sauvegarde, compagnie constituée en corporation par le chapitre 95 des Statuts de Québec, demandant une charte du Parlement du Canada.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son quinzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
JEUDI, 16 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son quinzième rapport.

Relativement à la pétition de Walter Harry Kirkland, de Saint-Jean, dans la province de Québec, commis voyageur, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dis-

soudre son mariage avec Eva Ida Browing, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité présente aussi certains documents marqués exhibits No 2 et No 3 qui ont été soumis comme preuves au comité, mais qui n'ont pas été considérés comme telles. Votre comité les soumet pour l'information du Sénat.

6. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2.—Ajouter l'article suivant comme article 5:—

« 5. La version française du dit chapitre est par la présente loi modifiée par la substitution du mot « baptiste » au mot « anabaptiste » partout où ce dernier mot se rencontre dans le dit chapitre.»

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et
Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—
Page 3.—Retrancher l'article 7 et insérer le suivant pour lui tenir lieu:—

« 7. Le « Board » peut recevoir, prendre en possession et détenir des immeubles par achat, don ou legs testamentaire, et déterminer par règlement la façon dont ces propriétés doivent être détenues et transmises, subordonnément toujours aux lois de la province dans laquelle ces immeubles sont situés; et dans le cas de toute propriété immobilière qui, par le fait de sa situation ou autrement, est assujétie à l'autorité législative du Parlement du Canada, un droit de mainmorte ne devra pas être nécessaire à l'exercice des pouvoirs accordés par la présente loi.

« (2) La valeur annuelle des immeubles détenus par le « Board » ou fiduciairement pour lui, en quelque province du Canada, ne doit pas dépasser cinquante mille dollars, sauf en la province d'Ontario où elle ne doit pas dépasser cent cinquante mille dollars.

« (3) Dans la période de dix années suivant son acquisition de quelques immeubles, le « Board » doit vendre la quotité de ces immeubles qui ne serait pas nécessaire à l'usage et l'occupation du « Board », ou en disposer autrement et l'aliéner; mais rien de ce qui est contenu dans le présent article ne doit être considéré de quelque façon comme faisant subir des changements ou autrement porter atteinte à quelque fiducie se rapportant à ces propriétés.»

Page 4.—Retrancher l'article 14.

Dans l'annexe.

Amendement dans la version anglaise.

Avec la permission du Sénat:
Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Jones, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (X) intitulé: « Loi concernant la *Manitoba Radial Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (Y) intitulé: « Loi concernant *The Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (99) intitulé: « Loi constituant en corporation la

Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (90) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Indian River Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Lavergne, secondé par l'honorable M. Legris, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 3, ligne 7.—Substituer le suivant à l'article 13:—

« 13. En sus des valeurs dont l'article 9 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la Loi des chemins de fer, peuvent de temps à autre emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, le prolongement ou le développement de quelqu'une des propriétés, de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie peut être autorisée à acquérir, à construire ou à tenir en service; et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens et ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée. »

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Domville a attiré l'attention du gouvernement sur l'extrait de journal suivant:—

POUR LES PETITS CAPITALISTES.

L'Angleterre va essayer de populariser les consolidés.

(*Câblogramme de la Presse Canadienne.*)

Londres, 24 janvier.—On dit que le gouvernement est à étudier des mesures à prendre pour populariser les consolidés et les rendre facilement accessibles au petit capital en émettant au porteur des débentures de dénominations de cinq et de dix livres. Ces débentures peuvent être achetées aux bureaux de poste où les coupons peuvent aussi être payés sans impôt de revenu.

Cette réforme a depuis longtemps été recommandée comme étant un moyen d'arrêter la baisse continuelle dans le prix des consolidés qui jusqu'à présent ont été principalement détenus par les gros capitalistes et par les institutions financières, à cause des difficultés de leur négociation.

Et il a proposé que, de l'opinion de cette Chambre, ce système devrait être adopté au Canada comme un moyen sûr offert au public en général de faire des petits placements.

Débat.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de toute la correspondance échangée entre le ministère des Travaux Publics et le conseil de ville de la cité Québec, ses membres, ses officiers ou toute autre personne au sujet de la construction d'un pont sur la rivière Saint-Charles dans les limites de la cité de Québec.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir faire mettre sur le bureau de cette Chambre copie de toute la correspondance relative à l'échouement en août 1910, du navire *Manchester Engineer* près du détroit de Belle-Ile et de l'enquête tenue à ce sujet à Québec dans le mois de septembre ou d'octobre derniers.

La qustion de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres du Sénat qui sont membres du Conseil privé.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 23 février 1911, pour la production d'une copie de tous les documents se rapportant au cas de choléra signalé en novembre dernier chez le russe Saïd Godlieb, à la mise en quarantaine de celui-ci et à sa détention jusqu'à ce jour sur la Grosse-Ile, avec un historique de la maladie, jour par jour jusqu'à date.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 167*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 17 janvier 1911, demandant un état du nombre des divorces accordés par le Parlement du Canada de 1894 à 1910, y compris le nombre des divorces accordés par les cours de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; aussi, la population de chacune de ces provinces d'après le recensement de 1901; et la population totale d'Ontario, de Québec, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, d'après le recensement de 1901.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 168*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 17 février 1911, pour la production de toute correspondance échangée, du rapport fait par le capitaine et du *log* tenu par lui, en ce qui concerne le voyage que vient de faire le vapeur *Montcalm,* dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à l'Ile d'Anticosti, à la Baie des Sept-Iles, etc.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 169*).

Conformément à l'ordre du jour, le bill (R) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'immigration chinoise », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (60) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (81) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The North West Loan Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (V 1) intitulé: « Loi concernant l'*Alsek and Yukon Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Belcourt pour la deuxième lecture du bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables ».

Après un nouveau débat,

Le dit bill a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent de l'Hygiène publique et de la Conservation des substances alimentaires.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (111) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Saskatoon and Hudson Bay Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Roy, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par la Chambre des Communes au bill (Z) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Surety Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du quatorzième rapport du comité permanent des Ordres Permanents, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le bill (102) intitulé: « Loi constituant en corporatoin la *Imperial Traction Company* » soit placé sur l'ordre du jour pour sa deuxième lecture mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 17 mars 1911

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique, Beith, Belcourt, Bolduc, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Comeau, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Roche, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Shehyn, Talbot, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

Prières.

L'honorable Président a présenté le premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif à la Bibliothèque du Parlement.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Bibliothèque du Parlement,
Ottawa, 21 février 1911.

Premier rapport du comité mixte de la Bibliothèque, 1911.

A l'honorable Chambre du Sénat:

Le comité mixte de la Bibliothèque du Parlement a l'honneur de présenter son premier rapport pour la session de 1911.

Le comité s'est réuni pour la première fois, mardi, le 21 février, dans les appartements du Président du Sénat.

Etaient présents: l'honorable Président du Sénat, au fauteuil; l'honorable Président de la Chambre des Communes; les honorables sénateurs Derbyshire, Poirier, Costigan, McHugh, Jaffray et Douglas; et MM. Daniel, Lewis et Béland, membres de la Chambre des Communes.

Le rapport des bibliothécaires est lu et adopté.

L'architecte en chef du département des Travaux Publics était aussi présent et donna des explications sur certains plans projetés pour l'agrandissement du local du Sénat et de la Bibliothèque.

Après discussion, il fut proposé par l'honorable M. Derbyshire, secondé par M. E. N. Lewis, que les plans, tels que soumis au comité de la Bibliothèque, et expliqués, seraient adoptés en principe par l'ingénieur en chef, sujets aux modifications dans l'aménagement intérieur, qui pourraient être jugées nécessaires par le comité, après nouvel examen.

Et le comité s'ajourna.

J. K. KERR,
Président.

CHAMBRE DU PRÉSIDENT,
AU SÉNAT,
MARDI, 21 février 1911.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

L'honorable M. Jaffray a présenté au Sénat un bill (W 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *New Ontario and Quebec Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (100) intitulé: « Loi concernant la *Orford Mountain Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (84) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Southern Central Pacific Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (68) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 5.—Après « décrété » retrancher l'article 1 et et y substituer le suivant:—

« 1. Jean Wolkenstein, capitaliste, Edmund C. Harris, agent de chemin de fer, tous deux de la cité de New-York, Etat de New-York, Etats-Unis et Thomas A. Burgess, avocat, Guy Northcote Toller, courtier, et James L. Mitchell, commis, tous trois de la cité d'Ottawa, dans la Puissance du Canada, ainsi que les personnes qui deviendront actionnaires de la Compagnie, sont constitués en une corporation portant nom « *The British Columbia and Dawson Railway Company* », ci-après appelée la Compagnie.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 24.—Substituer « Dalziel » au nom « Daziel ».

Page 1, ligne 30.—Retrancher le mot « expérimentales ».

Page 1, ligne 30.—Modification dans la version anglaise seulement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (92) intitulé: « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 38.—Retrancher l'article 8 et y substituer le suivant:—

« 8. En sus des valeurs dont l'article 3 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la *Loi des chemins de fer* peuvent de temps à autre emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, le prolongement ou le développement de quelqu'une des propriétés, de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie peut être autorisée à acquérir, à construire ou à tenir en service; et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens et ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée.»

Page 3.—Retrancher l'article 9.

Page 3, ligne 24.—Après « peut » insérer les mots suivants: « subordonnément à la *Loi concernant la protection des eaux navigables,* chapitre 115 des Statuts revisés »

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 5.—Après « certifiée », ajouter les mots suivants: « de la charte de l'*International Traction Railways* », accordée sous l'autorité des lois de l'Etat de New-York, de toutes modifications qui y ont été apportées jusqu'à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, et ».

Page 2, ligne 11.—Après «« *Canada* », ajouter les mots suivants: « et toutes modifications à la dite charte faites subséquemment à l'entrée en vigueur de la présente loi doivent être ainsi déposées sans retard, et avis de ce dépôt doit être donné de la même manière ».

Page 2, ligne 12.—Insérer l'article suivant, comme article 4:—

« 4. Pour les fins de la présente loi, l'*International Traction Railways* doit être assujettie aux dispositions de la *Loi des chemins de fer* qui s'appliquent aux dites fins sauf aux pouvoirs d'expropriation.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Lougheed, du comité permanent des Divorces, a présenté son seizième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 43,

VENDREDI, 17 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son seizième rapport.

Relativement à la pétition de Frances Whittington Truesdell, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Henry Truesdell, producteur de fruits, actuellement du village de Grimsby, dans la province d'Ontario, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (X) intitulé: « Loi concernant la *Manitoba Radial Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill pasera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Y) intitulé: « Loi concernant *The Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill pasera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (59) intitulé: « Loi concernant l'*Athabaska Northern Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill pasera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (99) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill pasera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (90) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Indian River Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill pasera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (*Z*) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Surety Company* », a été lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill pasera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (110) intitulé: « Loi concernant la *Peoples Railway Company* », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Ratz, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été
Ordonné, que le dit amendement soit agréé.
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été
Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération l'amendement fait par le comité permanent des Bills Privés Divers au bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec »,
Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été
Ordonné, que le dit amendement soit agréé.
Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été
Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (113) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Central Canada Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Beith, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 21 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Mooosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Shehyn,
Talbot,
Tessier,
Thibaudeau,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son dix-septième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MARDI, 21 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son dix-septième rapport.

Relativement à la pétition de Pauline Winslow Saunderson, actuellement de la cité d'Ottawa, province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Percival Herbert Saunderson, de la ville de Cobalt, dans la province d'Ontario, commis marchand, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signifi-

cation d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

6. Votre comité recommande que l'honoraire de deux cent dix dollars versé au Sénat en conformité de la règle cent quarante, soit remboursée à la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le mercredi, vingt-neuvième jour de mars courant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son dix-huitième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MARDI, 21 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son dix-huitième rapport.

Relativement à la pétition de Joseph Doust, de la cité de Toronto, province d'Ontario, papetier, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Addie Alvetta Doust, de la dite cité de Toronto:—

1. Votre comité a constaté que toutes les règles du Sénat ont été observées à l'exception de celle qui a rapport à la publication des avis pour la demande du divorce. Cet avis n'a été publié que dans un journal local et dans la *Gazette du Canada,* au lieu de l'être dans deux journaux locaux, en conformité de la règle 136.

2. Votre comité considérant que la pétition et l'avis ont été dûment signifiés au défendant et que l'avis publié est conforme aux règlements, recommande que cette publication soit considérée comme suffisante.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 10 mars 1911, pour la production d'un état indiquant:—

1. Quels sont parmi les juges de la Cour Supérieure de la province de Québec ceux dont le lieu de résidence a été fixé dans la commission qui les nommait et quel est pour chacun de ces juges l'endroit ainsi indiqué.

2. Quels sont les juges dont le lieu de résidence a été fixé ou changé par ordre en conseil et quel est pour chacun de ces juges l'endroit maintenant assigné pour sa résidence.

3. Quels sont les juges dont le lieu de résidence n'a jamais été fixé ni dans la commission qui les nommait ni par aucun ordre en conseil ultérieur et quel est le district judiciaire pour lequel chacun d'eux a été nommé.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 170*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright, a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 12 janvier 1911, demandant copies de tous ordres en conseil relativement à la nomination des membres de la Commission des champs de bataille de la province de Québec, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes reçues par la dite commission, leur provenance, l'intérêt sur icelles, les dépenses encourues, la nature de telles dépenses, distinguant ce qui a été payé pour acquisition de terrains, la balance en mains et le coût approximatif avec la nature des dépenses à encourir pour atteindre le but que s'est proposé la commission.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 58d*).

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant:—

1. Quelles sont les propriétés que le gouvernement possède actuellement dans les limites de la cité de Québec.

2. Quelle est la superficie de chacune d'elles.

3. Quelles sont parmi ces propriétés celles que le gouvernement a louées à des particuliers ou à des corporations.

4. A quels prix et pour combien d'années, chacune d'elles.

5. Le loyer a-t-il été régulièrement payé.

6. Quelles sont les propriétés sur lesquelles sont dus des arrérages de loyer.

7. Pour quels montants.

L'honorable M. Landry, ayant voulu faire des commentaires sur une réponse à une question qu'il avait posée au leader du Sénat,

L'honorable M. Power a soulevé un point d'ordre à savoir: que cette manière de procéder était contre les règlements du Sénat.

Son Honneur le Président a décidé que le point d'ordre était bien motivé.

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), il a été

Ordonné, que le paragraphe suivant:—

« L'honorable M. Cloran: « Si j'avais l'expérience de mon honorable ami dans ces questions, je pourrais lui répondre dans le même sens. Je réponds simplement au point de vue de la loi canadienne, et cette loi ne reconnaît qu'une femme dans le ménage, n'importe combien l'on en peut avoir au dehors »,
qui est publié à la page 378 (version anglaise) des *Débats* du Sénat, soit biffé.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (C) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (J) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 14.—Retrancher « cinq» et insérez « dix ».

Page 2, ligne 33.—Après « Moosejaw » insérez l'article suivant:—

« 7A. La compagnie ne peut construire ni tenir en service son chemin de fer le long d'une voie publique, d'une rue ou d'un autre lieu public sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, cette rue ou cet autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions convenues avec la dite municipalité.»

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (100) intitulé: « Loi concernant la *Orford Mountain Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (84) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Southern Central Pacific Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (68) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec », ayant été lu,

L'honorable Sir Mackenzie Bowell, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés après le mot « maintenant »; « mais qu'il soit amendé à la page 2 dans la version anglaise.»

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Q 1) intitulé: « Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente, relativement au poids d'un boisseau et d'un sac de certains produits », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Bills Privés Divers au bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits au bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », ayant été lu,

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McMillan, a proposé:

Que les dits amendements soient agréés maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion,

L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Young, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant et l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion « mais que les dits amendements et le dit bill soient renvoyés au comité des Banques et du Commerce pour plus ample considération ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (102) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », ayant été lu,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Boyer, a proposé:

Que le greffier soit autorisé à corriger les erreurs d'écriture dans les dits amendements et que les dits amendements ainsi corrigés soient agréés.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (92) intitulé: « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Talbot, secondé par l'ronorable M. Comeau, il a été Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Sur motion de l'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Alors, sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Power,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 22 mars 1911

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bostock, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Coffey, Comeau, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), MacKeen, McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Monplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

Prières.

L'honorable M. Coffey a présenté au Sénat le deuxième rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif aux Impressions du Parlement.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Chambre de comité,
15 mars 1911.

Le comité mixte des deux Chambres du Parlement a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

Votre comité a examiné les documents suivants, et recommande qu'ils soient imprimés, savoir:—

119. Réponse à ordre du 25 janvier 1911,—Relevé faisant connaître:—

1. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada au cours des années expirées le 31 d'août 1908, 09, 10.

2. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada par des ports des Etats-Unis en 1908, 09, 10; quels sont ces ports et quelle est la quantité exportée de chaque port.

3. Combien d'élévateurs à grain se trouvent aux points termini de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le nom de chacun.

4. Quelle quantité de grain a été expédiée de chacun des élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William en 1908, 09, 10, et quel est le nom de chaque élévateur.

5. Quelle quantité de blé exportée du Canada en 1908, 09, 10, n'a pas été expédiée par les élévateurs à Port-Arthur et Fort-William.

6. Combien d'hommes sont employés par le gouvernement aux élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le chiffre total des gages payés à ces hommes par année. (*Documents de la Session.*)

131. Réponse à ordre du Sénat du 9 février 1911,—Etat indiquant l'importation des Etats-Unis, par le Dominion, durant l'année 1910, des produits suivants:—

1. Bœuf et bétail sur pied;
2. Moutons;
3. Volailles;
4. Jambon;
5. Lard;
6. Bacon;
7. Farine;
8. Orge;
9. Fromage et œufs.

Ainsi que la valeur de ces deux articles.

Indiquant aussi l'importation correspondante de ces produits, du Dominion aux Etats-Unis, avec leur valeur comparée. (*Doc. Sess.*)

139. Quatrième rapport conjoint des commissaires chargés de la démarcation du méridien du 141me degré de longitude ouest (frontière de l'Alaska), nommés en vertu du premier article de la convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, signée à Washington le 21 avril 1906. (*Doc. Sess.*)

153. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie des règlements et règles de l'Association des Banquiers Canadiens, tels qu'approuvés par le conseil du Trésor, et qui sont en vigueur maintenant. (*Doc. Sess.*)

157. Décrets du conseil, correspondance, etc., au sujet de toute proposition ou projet de loi concernant la construction de barrages, ou autres ouvrages analogues en travers du fleuve Saint-Laurent, ou en une partie quelconque de ce fleuve, à ou près le Long-Sault, ou dans les environs de cet endroit.

Votre comité recommande aussi que les documents suivants, ne soient pas imprimés, savoir:—

56*h*. Réponse à adresse du 11 janvier 1911,—Copie de toutes règles et règlements passés par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la Loi du service de la marine adoptée à la dernière session du Parlement.

56*i*. Réponse à ordre du Sénat du 24 novembre 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Le nom de la division électorale;

2. Celui de la paroisse, canton, ville ou cité;

3. Le nom du premier signataire et mention du nombre additionnel des signataires de chacune des requêtes présentées au cours de la dernière session, soit à la Chambre des Communes soit au Sénat, demandant la remise de l'adoption du projet de loi de la marine de guerre jusqu'à ce que le peuple eut eu l'occasion de manifester sa volonté par voie de plébiscite;

4. La date de la présentation de chacune de ces requêtes;

5. Le nom pour chacune de ces requêtes du député ou du sénateur qui l'a présentée.

56*j*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Le nom de tous les navires qui composent aujourd'hui la flotte au service du Canada;

2. Le tonnage de chacun de ces navires;

3. L'âge actuel de chaque vaisseau;

4. Le prix d'achat, ou de construction, ou à leur défaut, la valeur actuelle de chacun de ces navires;

5. La force en chevaux-vapeur de chacun d'eux;

6. Leur mode de propulsion, par aubes, hélices ou voiles;

7. Le nombre de personnes composant l'équipage de chacun de ces navires;

8. Le coût d'entretien annuel de chacun de ces navires avec les équipages;

9. L'emploi de chacun de ces vaisseaux, spécifiant si c'est pour la garde des côtes, la protection des pêcheries ou pour quel autre usage;

10. Dans quelles eaux se meut chacun de ces navires—est-ce dans les eaux de l'Atlantique, dans celles du Pacifique, sur les grands lacs, dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent ou ailleurs?

Avec un résumé indiquant le nombre et le tonnage global des vaisseaux servant sur les grands lacs, des vaisseaux stationnés sur les rives de la Colombie-Britannique et des vaisseaux sillonnant les eaux de l'est de notre partie du continent américain.

56*k*. Copie des ordres en conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, le 11 février 1911:—

No 83/146. Règlements pour l'entrée des instructeurs de la marine.

No 91/146. Echelle revisée des salaires pour les électriciens.

No 86/146. Allocation revisée pour dépenses de voyages.

59*b*. Réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutoins émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*c*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*d*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

71*c*. Réponse à adresse du 11 janvier 1911,—Copie de tous rapports, arrêtés du conseil, correspondance, offres, conventions, archives, règlements ou autres documents, se rapportant à la concession ou abandon à un nommé Merrill, ou à quelque autre personne ou corporation du droit de creuser un puits pour atteindre et se procurer du gaz naturel soit dans, soit sous la réserve sauvage des Six-Nations, à ou près Brantford, Ont.;—aussi, un relevé de toutes les sommes qui ont été payées pour telle concession ou droit, et de toutes les sommes reçues subséquemment par ces tribus, ou par le gouvernement pour le compte de ces tribus en rapport avec la dite concession ou droit.

72*b*. Réponse à ordre du 25 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance, documents se rapportant à la dernière grève du Grand-Tronc entre la Compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et employés en grève, ou entre l'une quelconque de ces personnes et toute personne ou toutes personnes autorisées ou se

prétendant autorisées à agir au nom de l'une ou l'autre des parties, ou tout ministre, ou sous-ministre, ou qui que ce soit en leur nom, et l'une ou l'autre de ces personnes, ou toute personne se déclarant autorisée à agir au nom des uns ou des autres, depuis le 29 novembre 1910, et spécialement de tous les documents, correspondance et conventions se rapportant à la réinstallation dans leur emploi de l'un quelconque des grévistes et la nomination du juge Barron.

76*b*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître le nombre d'immigrants arrivés en Canada depuis le 31 mars dernier jusqu'à ce jour; les contrées de leur origine; le nombre venant de chaque contrée; le nombre du sexe masculin et du sexe féminin en chaque cas; le nombre d'immigrants âgés de moins de quatorze ans; entre quatorze et vingt et un ans; entre vingt et un ans et quarante ans; et entre quarante et soixante ans en chaque cas; leur occupation avant de venir en Canada; leur religion; l'endroit vers lequel ils se dirigeaient dans ce pays; leur occupation une fois rendus à cet endroit; aussi, le nombre d'immigrants auxquels on a refusé de débarquer, et le nombre de ceux qui ont été renvoyés à leur port d'embarquement.

76*c*. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Production, en détail, des comptes et des réclamations filées au département de l'Intérieur ou à l'agent d'immigration de Québec, par M. Jacques Déry, le restaurateur, pendant la saison de navigation de 1910.

76*d*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Copie d'une plainte signée par un grand nombre d'employés du bureau et aux bâtiments de l'immigration à Québec et adressée à l'agent du département à cet endroit contre M. Jacques Déry, le restaurateur, ainsi que de la réponse de ce dernier.

76*e*. Réponse à ordre du Sénat du 20 janvier 1911,—Copie du rapport reçu par le bureau d'immigration au sujet des plaintes portées contre M. Jacques Déry, le gardien du restaurant installé dans les bâtiments de l'immigration à Québec, ainsi que de la correspondance échangée et de l'enquête tenue par l'agent de l'immigration relativement aux surcharges du restaurateur et de la remise qu'il a dû faire aux immigrants du prix obtenu pour des denrées de mauvaise qualité.

76*f*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Production d'une lettre en date du 1er juin 1910, écrite par M. L. Stein, de Québec, et adressée à M. W. D. Scott, surintendant de l'immigration.

77*b*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque section des travaux du chemin de fer National-Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, (*a*) quelle a été la première approximation départementale de la quantité respective du roc solide, de la pierre désagrégée, de la terre, du sable, etc.; (*b*) les quantités d'excavation pour chacune des classes de matériaux ci-dessus et qui ont été payées jusqu'ici.

77*c*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—État indiquant, dans le cas où les structures parachevées du Transcontinental ont différé matériellement des plans originaux dans une mesure représentant une différence de plus de $10,000 dans le coût,—

(*a*) Le coût estimatif primitif de la structure;

(*b*) Le coût d'après les plans modifiés;

(*c*) La nature du changement;

(*d*) Le nom de l'ingénieur local, et de l'entrepreneur ou sous-entrepreneur;

(*e*) La raison (s'il en est) donnée pour la modification des plans;

(*f*) Copie de la correspondance échangée à ce sujet entre le personnel du bureau principal et l'ingénieur en charge?

77*d*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat indiquant, dans le contrat-modèle pour travaux de construction du Transcontinental, la clause relative aux remblais faits au moyen de traction mécanique, et les montants payés jusqu'à date pour cet objet, et à qui.

77e. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quels montants ont été payés jusqu'à date pour supplément de travaux à chacun des entrepreneurs de la ligne du Transcontinental, ainsi que le district où ces travaux ont eu lieu.

77f. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître tous les cas où, dans la construction des travaux du Transcontinental, un mélange de ciment plus riche que celui mentionné dans le devis a été employé (jusqu'à un montant augmentant le coût des travaux de $5,000 ou plus); aussi, le coût estimatif primitif et le coût réel dans chacun de ces cas.

77g. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Liste des membres du personnel technique qui ont été révoqués ou qui ont démissionné ou qui ont quitté le service de la Commission du Transcontinental depuis 1904, avec indication de la position précédemment occupée, de la date à laquelle le service a été quitté, et de la cause assignée dans chaque cas.

77h. Réponse à ordre du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, relativement à ces cas pour lesquels une entente a été conclue l'automne dernier entre M. Killiher et M. Gordon, quant à la quantité excessive de déblai (*over break*) dans la division de l'est du Transcontinental, quelles quantités de matériaux, de quelle classe et quelles sommes ont été retranchées des décomptes progressifs ou y ont été ajoutées; là où des mesurements devaient être faits, s'ils l'ont été, et quel a été le résultat.

77i. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, en ce qui regarde les parties des travaux sur la ligne du chemin de fer National-Transcontinental où l'on s'est départi des devis primitifs,—(*a*) le coût estimatif des travaux d'après le plan original; (*b*) le coût réel ou estimatif d'après le plan modifié; (*c*) le nom de l'entrepreneur et celui de l'ingénieur résident, ainsi que les raisons alléguées par ce dernier à l'appui des changements apportés.

77j. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quel sera, au 31 décembre 1910, le total de la dépense pour la construction du chemin de fer National-Transcontinental, et pour tout ce qui se rapporte à cette voie ferrée ou qui en découle; et à quelle somme on estime ce que coûteront le parachèvement et l'équipement de cette voie entre Winnipeg et Moncton.

77k. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1910.

83c. Réponse à ordre du Sénat du 4 mai 1910, demandant la production de documents répondant aux questions suivantes:—

1. Des soumissions ont-elles été demandées en 1908 et 1909, relativement à l'achat des dormants de chemin de fer, pour l'usage de l'Intercolonial, et des contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire?

2. Qui a eu ces contrats, et quel est le nom de chaque soumissionnaire, ainsi que le montant de chaque soumission?

3. Le département des Chemins de fer a-t-il en 1908 et 1909 accordé des contrats quelconques relativement à l'achat des dits dormants, et quel prix a été payé à chaque entrepreneur, et qui a eu ces contrats?

4. En 1908 et 1909, le département des Chemins de fer a-t-il demandé des soumissions pour acheter des dormants faits d'épinette blanche, grise et jaune, ainsi qu'en bouleau, frêne, peuplier, etc.

5. Quelle quantité de ces dormants pour chaque sorte de bois a été acceptée et payée en 1908 et 1909, et le département se propose-t-il de continuer ce système d'achat de ces sortes de bois?

6. Qui a acheté ces dormants en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a donné les ordres de recevoir ces sortes de dormants, qui les a reçus et estampés pour l'Intercolonial?

7. En 1909 le département a-t-il demandé des soumissions pour des dormants en cèdre, cyprès et pruche? Si oui, qui a eu ces contrats et ces contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire, et quelles quantités sont actuellement fournies par chaque entrepreneur?

8. Quelle quantité de dormants a été fournie jusqu'à cette date, (*a*) par les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick, (*b*) par les entrepreneurs de la Nouvelle-Ecosse et de la province de Québec, respectivement?

9. Le gouvernement, par ordre en conseil, a-t-il autorisé MM. Pottinger, Burpee ou M. Taylor, de Moncton, d'acheter des dormants en épinette de toutes sortes et dimensions, et de faire distribuer ces sortes de dormants dans le district de Québec, et notamment de la Rivière-du-Loup à l'Ile-Verte?

10. Quel prix le département a-t-il payé pour les dormants d'épinette, pruche, cèdre, bouleau et peuplier, etc.? Qui en est l'entrepreneur? Qui a reçu et inspecté les dits dormants?

11. Le département sait-il que ces dormants sont absolument impropres à être employés dans un chemin de fer, et que ces dormants sont actuellement distribués le long de l'Intercolonial pour être employés sur la voie principale?

12. Combien coûte le fret par char de dormants expédié du Nouveau-Brunswick dans le district de Québec?

87*a*. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant:—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

87*b*. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

87*c*. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, du 22 avril 1910, demandant,—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du département de la Justice et du département des Travaux Publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les départements de la Justice et des Travaux Publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet,—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente d'icelle par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le *People's Bank of Halifax* en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier.

88*a*. Réponse à adresse du Sénat, du 8 février 1911,—Copie de l'ordre en conseil prolongeant de deux mois le congé d'absence déjà obtenu par Sir Pantaléon Pelletier; ainsi que copies de toute la correspondance échangée à ce sujet entre le gouvernement,

Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec et l'administrateur actuel de la même province.

93*a*. Réponse à adresse du 12 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance, les devis, les soumissions, les arrêtés du conseil et les autres documents se rapportant à un contrat ou à des contrats donnés par le département des Travaux Publics pour dragage dans la baie de Miramichi, N.-B., depuis la fin du dernier exercice financier.

94*a*. Réponse à ordre du 26 janvier 1911,—Etat donnant les noms des gardiens des phares sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, depuis le 12 avril 1887, et le salaire annuel qui leur a été payé, respectivement, depuis cette même date du 12 avril 1887.

95*a*. Réponse à ordre du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses départements au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission.

95*b*. Réponse supplémentaire à ordre du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses départements au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission.

95*c*. Réponse à ordre du 6 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre quelque département du gouvernement et M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de la *Netherlands Loan Company,* depuis la date de la dernière résolution adoptée par cette Chambre à ce sujet à cette session. Aussi, copie du document officiel émis par le gouvernement concernant la haute opinion des principales compagnies de prêt, de placement en ce qui concerne les terres agricoles de l'Ouest.

96*a*. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de toutes demandes, correspondance et autres documents se rapportant aux sections 11, 12, 14, 22, 24, 28, 30, 32, 34 et 36, township 10, rang 22, à l'ouest du 4me méridien.

96*b*. Réponse à ordre du 8 février 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le département de l'Intérieur ou quelqu'un de ses officiers, et M. J. Krenzer ou son procureur, ou un monsieur Wolf, et de tous rapports des officiers du dit département concernant la moitié sud de la section 28, township 27, rang 18, à l'ouest du 2me méridien principal; et aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le département et un nommé Thomas Greenway ou son frère au sujet des dites terres, et de toute correspondance entre le département et ses officiers concernant les dites terres; et aussi, de tous papiers, rapports, correspondance et documents placés dans les archives du département depuis le 1er avril, au sujet du différend entre le dit Krenzer et le dit Greenway.

98. Réponse supplémentaire à ordre du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne.

98*a*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Copie du bail passé entre le gouvernement et la *Canadian Light and Power Company* au sujet du canal de Beauharnois.

98*b*. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Relevé faisant connaître (1) toutes les sommes payées par les concessionnaires du canal Beauharnois à titre de loyer ou droits à la Couronne pour les privilèges à eux cédés par le gouvernement sur le dit canal, ou payées par leurs ayants cause durant la jouissance des dits privilèges depuis la concession; (2) toutes les sommes payées ou dépensées par le gouver-

nement en rapport avec le dit canal depuis la date de la dite concession; (3) toutes les sommes maintenant dues à la Couronne par les concessionnaires ou leurs ayants cause pour l'usage du dit canal, ou en rapport avec icelui.

98*c*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne.

99. Réponse à ordre du 12 décembre 1910,—Relevé des sommes payées par les différents départements de l'administration, depuis le 1er janvier 1908, aux sociétés légales qui suivent, ou à l'un des membres des dites sociétés, avec mention de la nature des services professionnels rendus en chaque instance: MM. Dandurand, Hibbard et Cie, Montréal; Stewart, Cox et McKenna, Montréal; Smith, Markay et Cie, Montréal; Hibbard, Boyer et Gosselin, Montréal.

100. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quel a été le coût du Sénat du Canada, chaque année depuis l'année fiscale 1896, sous les chapitres suivants: nombre des sénateurs, indemnité, frais de route, impressions, personnel et dépenses casuelles.

101. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Sommaire donnant les noms des consuls des Etats-Unis, ou officiers consulaires, dans le Canada; le district sur lequel s'étend l'autorité consulaire de chacun d'eux; la liste des honoraires exigés par eux pour leurs certificats d'exportations aux Etats-Unis, et le nombre d'exportations de marchandises, certifiées par eux et expédiées sous le couvert de leurs certificats au cours de l'année 1910.

102. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les entrées de douane faites à Vancouver, C.-B., pour marchandises passées « franc de droit » par chacune des personnes suivantes durant chacune des années de 1901 à 1910, inclusivement:—

1. Robert Kelly, par lui-même, ou par un agent ou un courtier en douane en son nom;
2. Kelly, Douglas et Cie, ou un agent, ou un courtier en douane en leur nom;
3. L'un des départements, ou tous les départements de l'administration fédérale;
4. Toute autre personne, ou maison de commerce, ou société ou courtier, à qui il a été permis de faire des entrées de cette nature à Vancouver, C.-B., durant la période précitée, en alléguant que ces marchandises étaient destinées à l'administration fédérale.

102*a*. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Relevé faisant connaître la valeur moyenne imposable en 1896 et 1910, respectivement, (1) de chaque article ou produit énuméré dans les annexes de la Loi des douanes sur lesquels un droit *ad valorem* était exigible; (2) le taux des droits; (3) la somme sur laquelle les droits ont été payés; (4) les droits perçus chaque année, avec les totaux compris dans les item (3) et (4).

103. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Relevé contenant les noms, l'âge respectif, la date de nomination, et le salaire des employés de session de la Chambre des Communes.

104. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Etat donnant la date de l'ouverture et de la prorogation du Parlement, chaque année depuis 1896 jusqu'à 1910, et le nombre de jours pendant lesquels la Chambre et le Sénat ont siégé pendant chacune des dites années.

105. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, requêtes et communications se rapportant en quelque manière que ce soit à l'établissement ou au maintien de la route postale entre le bureau de poste d'Athol et South-Athol, comté de Cumberland, N.-E.

106. Réponse à adresse du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan,

ou l'un ou l'autre de ces gouvernements ou des membres d'iceux relativement au contrôle demandé par les dits gouvernements provinciaux concernant les terres, les forêts, les forces hydrauliques, les mines de charbon et autres mines, aussi bien que toute autre ressource naturelle actuellement comprises dans les limites respectives des dites provinces.

106*a*. Réponse à ordre du 13 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou l'un ou l'autre d'entre eux, ou l'un de leurs membres, au sujet de l'administration à être exercée par ces gouvernements provinciaux sur les terres, les forêts, les forces hydrauliques, le charbon et les autres minéraux, ou l'une quelconque des ressources naturelles, qui se trouvent dans les limites respectives des dites provinces, non compris les terres des écoles.

107. Réponse à ordre du 23 janvier 1011,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la Justice et le procureur général de la Nouvelle-Ecosse au sujet du changement projeté dans la constitution de la cour d'Amirauté pour cette province.

108. Réponse à adresse du 5 décembre 1910,—Copie de la proclamation du Gouverneur en conseil établissant une date pour l'entrée en vigueur de l'Acte modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903, chapitre 31 des Statuts du Canada de 1904, ainsi qu'il est édicté par l'article 2 de cet acte.

109. Réponse à adresse du 11 janvier 1911,—Etat donnant (*a*) un précis historique des négociations relatives au commerce de réciprocité qui se sont poursuivies depuis 1900 entre le gouvernement du Canada et celui de l'Australie; (*b*) aussi, copie des télégrammes officiels sur le même sujet échangés entre les deux gouvernements, ou entre leurs représentants officiels, depuis la conférence impériale de 1907.

110. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Finances ou l'un de ses fonctionnaires ou l'un des membres du cabinet et toute personne ou corporation au sujet de l'incorporation de la *Farmer's Bank*, ou en rapport avec toute circonstance se rattachant à l'octroi de sa charte.

110*a*. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, ou l'un quelconque des fonctionnaires du département des Finances et toute personne ou association au sujet de la conduite et des affaires de la Banque des Fermiers depuis la date de son organisation.

110*b*. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie du rapport entier et des décisions du curateur de la Banque des Fermiers, jusqu'au moment où il a été nommé, par les actionnaires, liquidateur de cette banque, et que le ministre des Finances a droit d'exiger en vertu de l'article 122 de la Loi des banques.

110*c*. Réponse à adresse du 16 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, pétitions, lettres, télégrammes et autres documents ou correspondance, ainsi que de tous décrets du conseil et certificats concernant ou se rapportant à l'établissement de la *Farmers' Bank of Canada* et ses opérations.

111. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Etat donnant le coût total jusqu'à date des quais à North-Bay, Burke's-Falls et Magnetawan, Ont., le nom, la date de la nomination et le salaire du gardien du quai dans chaque cas; la liste des honoraires exigés du public ou autre pour usage du quai dans chaque cas; et aussi, un état détaillé des recettes provenant de chaque quai en 1907, 1908 et 1909, avec les noms des personnes qui ont payé ces honoraires, et la raison de ces paiements.

112. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée depuis le 1er janvier 1909 avec le département de la Justice ou les fonctionnaires de ce département demandant ou appuyant une demande d'augmentation de paie pour les employés du pénitencier de New-Westminster; aussi, de tous les rapports ou recommandations à ce sujet de la part de l'un quelconque des fonctionnaires du département; aussi, de tous les rapports faits, durant

la période indiquée, par le grand jury à New-Westminster au sujet des conditions existant au dit pénitencier.

114. Réponse à adresse du Sénat du 12 janvier 1911,—Copie de l'ordre en conseil nommant Son Honneur le juge Jetté, administrateur de la province de Québec, pendant l'absence de Sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copie de toute instruction quelconque en rapport avec telle nomination.

115. Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Demandant la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement de l'édition anglaise et de l'édition française des débats du Sénat et de la Chambre des Communes depuis l'année 1900 jusqu'à date.

115*a*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des *Débats* du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes *Débats;*
3. De l'édition anglaise des *Débats* de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes *Débats.*

115*b*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du Parlement:—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des Journaux du Sénat;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des Journaux de la Chambre des Communes.

116. Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant le nombre des demandes de divorce et des divorces accordés par le Parlement du Canada de 1894 à 1910.

117. Réponse à une adresse du Sénat du 22 avril 1910,—Etat indiquant les dépenses encourues et la date de chacun des paiements faits par le gouvernement pour l'installation électrique dans chacun des appartements du bureau de l'immigration à Québec pendant les années 1908 et 1909.

118. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle somme a été payée entre mai 1896 et le 31 mars 1909, par le gouvernement à M. F. H. Chrysler, C.R., pour services professionnels, et quelle somme au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910; quelle somme depuis le 31 mars 1910; si le gouvernement doit quelque chose actuellement à M. Chrysler, et combien il lui doit; si M. Chrysler est employé actuellement par le gouvernement, en sa qualité professionnelle, de quelles causes ou transactions il est chargé.

120. Réponse à ordre du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-Sud ont été nommées par le gouvernement (avec mention des noms, des postes confiés et des appointements).

120*a*. Réponse à ordre du 25 janvier 1911,—Etat donnant les noms et prénoms des employés permanents ou temporaires nommés à Québec depuis le 1er janvier 1905, dans le département des Postes, dans celui des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Travaux Publics; l'âge et le lieu de résidence de ces employés au moment de leur nomination; les dates et la nature des permutations, promotions ou augmentations de salaires accordés à ces employés depuis leur nomination.

120*b*. Réponse supplémentaire à ordre du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-Sud ont été nommées par le gouvernement (avec mention des noms, des postes confiés et des appointements).

120*c*. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Etat indiquant combien de nominations de personnes du comté de Wentworth ont été faites depuis 1904, les noms de ces personnes, leur emploi et le salaire ou rémunération de chacune d'elles.

121. Réponse à adresse du Sénat du 24 novembre 1910.—Copie de tous ordres en conseil, de toutes décisions rendues par le conseil militaire ou par quelqu'un de ses membres et de toute correspondance quelconque au sujet de la garde et de l'escorte d'honneur demandées en août et septembre derniers à l'occasion de la visite à Québec et à Montréal de Son Eminence le cardinal Vannutelli.

122. Réponse à adresse du Sénat du 1er février 1911,—Copie des requêtes présentées par la Chambre de Commerce de Québec ou des résolutions adoptées par elle dans le cours de novembre et de décembre derniers et transmises au très honorable premier ministre de ce pays ainsi que de la correspondance échangée au sujet de ces résolutions.

123. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, arrangements, télégrammes ou mémoires au sujet de demandes pour pouvoirs hydrauliques sur la rivière du Coude, à l'ouest de Calgary.

123*a*. Réponse à ordre du 18 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un de ses membres, et le conseil municipal de Calgary, ou l'un de ses membres, au sujet du contrôle restrictif du débit de l'eau de la rivière du Coude au-dessus de la prise établie par la dite ville en rapport avec son aqueduc.

124. Réponse à ordre du 26 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées par les différents départements publics à la *Sherwin Williams Company* pour peinture et autres marchandises au cours des années 1906, 7, 8, 9 et 1910.

125. Réponse à ordre du Sénat du 18 janvier 1911,—Etat répondant aux questions suivantes:—

1. En 1884, un statut fédéral (47 Vic., ch. 78) a-t-il consacré l'existence légale de la Compagnie du pont de Québec?

2. En 1901, un autre statut fédéral (1 Ed. VII, ch. 81), n'a-t-il pas également donné le jour à une compagnie connue sous le nom de « Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec (*The Quebec Terminal and Railway Company*)?

3. En 1903, après avoir été pendant deux ans complètement distinctes l'une de l'autre, les deux compagnies précitées ne se fusionnèrent-elles pas l'une dans l'autre pour constituer une compagnie nouvelle à laquelle un statut fédéral (3 Ed. VII, ch. 177) donna le nom de Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (*The Quebec Bridge and Railway Company*)?

4. Ne fut-ce pas pendant cette même année de 1903 que furent signées entre le gouvernement et la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québc, ces conventions qui donnèrent au gouvernement le pouvoir de se substituer à la Compagnie du pont et de parfaire à un moment donné la colossale entreprise de la construciton d'un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec?

5. Cette substitution du gouvernement à une compagnie privée ne fut-elle pas consacrée par une législation fédérale en 1908 lors de l'adoption par le Parlement du chapitre 59 de la 7-8 Edouard VII?

6. En vertu de cette dernière législation, le Gouverneur en conseil a-t-il adopté un arrêté stipulant qu'il s'emparait de la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie *The Quebec Bridge and Railway Company?*

7. Quand cet arrêté en conseil a-t-il été adopté?

8. De quoi se compose la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie dont parle la loi?

9. Est-ce qu'une partie quelconque de cette totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie a été transportée à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Commission du Transcontinental-National?

10. Quelle est la partie ainsi transportée?

11. Comprend-elle le pont ou quelques-unes des lignes des chemins de fer partant du pont et aboutissant à la cité de Québec ou à quelqu'endroit du parcours du chemin de fer du Pacifique-Canadien au nord et du chemin du Grand-Tronc au sud du fleuve?

12. La construction du pont et des lignes de chemin de fer partant du pont, au nord et au sud du fleuve Saint-Laurent, n'est-elle pas plutôt du ressort exclusif du gouvernement qui en a gardé l'entier contrôle?

126. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Copie de tous papiers, rapports, évaluations, plans, documents, contrats, annonces, soumissions, offres et lettres concernant la vente et la disposition de la propriété appelée Baby Farm, achetée par le gouvernement pour y ériger des casernes à Toronto, et récemment vendue par le gouvernement,—et plus particulièrement copie de toute correspondance, évaluations ou opinions quant à la valeur de la dite propriété et à la manière d'en disposer. Aussi, copie des annonces publiées, y compris le nombre des insertions et les noms des journaux qui les ont publiées, en la possession du département de la Milice ou de tout autre département du gouvernement.

127. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les ministères tenus par la loi de déposer devant le Parlement des rapports de leurs opérations annuelles;

2. La date fixée par la loi pour le dépôt de tels rapports;

3. La date du dépôt de tels raports pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910 mentionnant si c'est l'édition anglaise ou l'édition française qui a été ainsi déposée;

4. La date de la publication et de la distribution de l'édition française de tels rapports;

5. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, neuf mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1910, n'ont pas encore été publiés en français;

6. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, vingt et un mois et demi après l'année fiscale se terminant au 31 mars 1909, n'ont pas encore été publiés en français.

128. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Etat donnat, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la *New Canadian Company,* la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, les dates des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin.

Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail.

Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est.

129. Réponse à ordre du 19 janvier 1910.—Etat indiquant en ce qui concerne la construction de salles d'exercices, ou de salles d'armes et la location de sites pour camps d'instruction, en combien de cas, et lesquels, des municipalités, des régiments ou des particuliers ont contribué à leur coût, depuis 1904, soit par voie de concession, de sites ou d'argent, et jusqu'à quel montant.

130. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance avec le département de l'Intérieur ou quelqu'un de ses officiers au sujet des scrips pour métis, Nos A 8931 et A 9970, émis en faveur de Joseph William Malbœuf, et de tous documents se rapportant en quelque manière aux dits scrips.

130*a*. Réponse à ordre du 18 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, rapports, lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le Très révérend George Holmes, D.D., du Petit-lac-des-Esclaves, ou en son nom, et le ministre de l'Intérieur, ou quelque officier ou employé temporaire du gouvernement, au sujet de l'émission ou de demande de scrip en faveur de métis.

132. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le département de l'Intérieur ou quelqu'un de ses officiers et toutes autres personnes concernant le bois situé sur le homestead de Fanny Louise Irwin, dans le district de Chilliwack, C.-B., et de toutes instructions données à des avocats d'émettre un bref en cour d'Echiquier pour l'annulation des droits de coupe non réservés dans la concession de ce homestead par la Couronne.

133. Réponse à ordre du 18 janvier 1911.—Relevé faisant connaître la superficie totale (en acres) des terres des écoles vendues dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan au cours de chacune des années 1906, 1907 et 1908, avec le prix moyen des ventes; aussi, un relevé des ventes de ces terres dans chacune de ces provinces depuis le 1er janvier 1909 à ce jour, avec mention de l'endroit et de la date des dites ventes; la description de la terre vendue, la mise à prix, et le prix réalisé; la superficie du terrain (dans chaque township, où se trouvent ces terres des écoles) qui était en culture au moment où il a été décidé de vendre les terres des écoles qui s'y trouvaient.

134. Réponse à ordre du 15 décembre 1909,—Pétitions, papiers, rapports et correspondance au sujet de la nomination d'un peseur à Montréal.

135. Réponse supplémentaire à ordre du 28 février 1910,—Relevé montrant le nombre de personnes à l'emploi de chaque département de l'administration publique, au cours de l'année 1909, aux chapitres suivants:—

(*a*) Fonctionnaires civils à Ottawa; (*b*) fonctionnaires civils en dehors d'Ottawa; (*c*) en emploi défini et régulier, mais non compris dans la Loi du service civil, en les classifiant par groupes distincts quant au service; (*d*) ceux qui ont été employés temporairement ou d'une manière intermittente, avec mention de l'ouvrage distinct de chaque groupe. Aussi, la somme totale payée pour chacune des classes susdites.

136. Réponse à ordre du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque année de la période durant laquelle le steamer *Minto* a été employé au service d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse,—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret.

136*a*. Réponse à ordre du 20 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Earl Grey* a fait le service entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse,—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret.

136*b*. Réponse à ordre du 20 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Stanley* a été employé pour le service d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse,—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré au steamer à Pictou, et le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret.

137. Réponse à ordre du 6 février 1911,—Copie de la dernière annonce demandant des soumissions, et des devis et du contrat ou contrat projeté pour la construction du pont de Québec.

138. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1910.

140. Réponse à adresse du Sénat du 20 janvier 1911,—Copie de tous les ordres en conseil et ordonnances et de toute la correspondance échangée entre les parties intéressées au sujet:—

1. Du loyer avant 1896 à M. Georges Tanguay d'une propriété appartenant au gouvernement militaire et située sur la rue des Remparts à Québec;

2. Des demandes faites par d'autres personnes à cette époque, pour l'achat ou le loyer de la propriété en question;

3. De la vente consentie par le présent gouvernement vers 1897, de la même propriété au même Georges Tanguay.

141. Réponse à ordre du 7 décembre 1910,—Etat indiquant de quelle manière le gouvernement a disposé, l'an dernier, des terres publiques, des concessions forestières, des gisements de minéraux, des pouvoirs hydrauliques, et des droits de pêche.

142. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître quelles concessions ont été faites au Canada par des possessions britanniques dont les produits peuvent être importés en ce pays aux termes du tarif préférentiel.

143. Décret du conseil, correspondance, etc., en rapport avec une résolution de l'assemblée législative de la province de la Saskatchewan, à l'effet qu'il est désirable que le Parlement du Canada crée, à même le domaine public renfermé dans les limites de la province, une subvention adéquate en terres pour l'université de Saskatchewan.

144. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Etat indiquant tous les octrois, baux, licences et concessions, actuellement en vigueur, donnés à des particuliers ou corporations pour des pouvoirs ou privilèges hydauliques dans la rivière Winnipeg; les noms et descriptions des sites de ces pouvoirs hydrauliques; les termes et conditions d'occupation; les dates auxquelles ces pouvoirs et privilèges ont été accordés respectivement; ce que l'on entend par déchéance; quels octrois, baux ou licences sont tombés en déchéance; les règles et règlements généraux (s'il en est) qui gouvernent la concession et la jouissance des pouvoirs hydrauliques dans cette rivière; la somme de développement effectuée par les concessionnaires ou les locataires respectivement; quelle suprématie est réclamée par le gouvernement fédéral sur les eaux de la rivière, son lit et ses rives.

145. Réponse à ordre du 5 décembre 1910,—Etat indiquant (*a*) le nombre total d'accidents survenus sur les lignes ferrées du Canada depuis le 1er avril 1909 jusqu'à date; (*b*) le nombre d'accidents qui se sont terminés fatalement; (*c*) le nombre d'accidents sur chaque ligne ferrée; (*d*) leurs causes; (*e*) le nombre d'accidents terminés fatalement ou autrement sur les travaux de construction du Great-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que leurs causes.

146. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. J. B. Laliberté, de Québec, marchand, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

147. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Daily Telegraph*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

148. Réponse à ordre du Sénat du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Louis Letourneau, de Québec, ou à la *Quebec Preserving Company,* par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

149. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à MM. Samson et Filion, de Québec, marchands, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

150. Réponse à ordre du Sénat du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. M. C. E. Taschereau, de Québec, notaire, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

151. Réponse à ordre du Sénat du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. George Tanguay, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

152. Réponse à ordre du 6 février 1911,—Copie des rapports des curateurs dans le cas de toutes les banques pour lesquelles des curateurs ont été nommés.

155. Réponse à ordre du 20 février 1911,—Copie de toutes demandes, faites durant le dernier semestre par des employés des houillères du nord de l'Atlantique pour un bureau de conciliation, et de toutes lettres, télégrammes, documents, relevés et autres papiers et documents à ce sujet ou s'y rapportant en quelque manière, y compris toute correspondance reçue par le gouvernement ou quelqu'un de ses départements des susdites houillères ou de personnes y employées, sur le même sujet.

156. Réponse à ordre du 2 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées pour provisions, fournitures, réparations, travaux ou autres services, pendant l'année expirée le 31 mars 1910, aux maisons suivantes à Kingston: Elliott. Brothers; McKelvey & Birch; C. Livingstone & Bros.; R. Crawford; James Redden & Co.; R. Carson; et James Crawford.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (77) intitulé: « Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *Merchants and Employers Guarantee and Accident Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chrrgé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* », a fait rapport à la Chambre qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 17.—Substituer « deux » à « un ».

Page 2, ligne 27.—Après le mot « valeurs », retrancher le reste de l'alinéa (*f*).

Page 4, ligne 5.—Substituer « désignées » à « autorisées ».

Page 5, ligne 40.—Après le mot « taux », ajouter « convenable ».

Page 6, ligne 3.—Après le mot « directeurs ». insérer la clause suivante, comme clause « *A* »:—

« *Clause* « *A* ».

« Est abrogé par la présente loi le chapitre 154 des Statuts de 1906.»

Dans l'annexe.

Page 6, ligne 11.—Après « situés à », ajouter « ou près: ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », soit placé sur les ordres du jour pour sa deuxième lecture le jeudi, 23 du courant.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (92) intitulé: « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du treizième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Robert William Logan, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du quatorzième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Jane Beatty, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour, appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif à la Bibliothèque du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (W 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The New Ontario and Quebec Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Legris, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du seizième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Frances Whittington Truesdell, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour le bill (113) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Central Canada Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Riley, secondé par l'honorable M. Beith, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du dix-huitième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Joseph Doust, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (J) intitulé: « Loi constituant *The Canadian Inter-Mountain Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir et s'est formé en comité général relativement au bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues ».

(*En comité*).

L'article 3 a été lu et amendé comme suit: Page 1, ligne 23.—Après « Est » insérer « coupable d'un acte vcriminel et ».

L'article 4 a été lu et amendé comme suit: Page 1, ligne 33.—Après « est » insérer « coupable d'un acte criminel et ».

Page 2, ligne 6.—Après « l'opium » insérer « est coupable d'un acte criminel et ».

L'article 5 a été lu et amendé comme suit: Page 2, ligne 14.—Après « dentiste » insérer « ou un pharmacien en gros *bona fide* ».

Page 2, ligne 32.—Après « est » insérer « est coupable d'un acte criminel et ».

Page 2, lignes 40 et 41.—Après « vétérinaire » insérer « est coupable d'un acte criminel et ».

L'article 6 a été lu et amendé comme suit: Page 3, ligne 3.—Après « est » insérer « est coupable d'un acte criminel et ».

Les articles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ont été séparément lus et agréés.

Le préambule a été lu de nouveau et agréé.

Le titre a été lu de nouveau et agréé.

Quelque temps après la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec divers amendements qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien les recevoir.

Ordonné, qu'ils soient reçus maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », ayant été lu,

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Power, a proposé:

Que les dits amendements soient agréés maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion,

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé en amendement:

Que les mots « à l'exception du dernier » soient ajoutés après le mot « amendements ».

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative.

Alors, sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi porchain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (108) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi porchain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 23 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Gillmor,
Godbout,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKay (Alma),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McKay (Truro),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Ross (Halifax),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (76) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (69) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (L 1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 17.—Après le mot « adoptée », ajouter l'article suivant, comme article 2:—

« 2. Le délai fixé pour l'achèvement de cette partie du chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, décrite à l'article 7 du chapitre 64 des Statuts de 1900 et qui s'étend entre Sudbury et Little-Current, est prorogé de deux années à compter de l'adoption de la présente loi; et si ladite partie du chemin de fer n'est pas achevée avant la date déterminée, les pouvoirs de construction conférés qui de ladite partie du chemin de fer restera alors inachevé.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de vouloir faire mettre sur le bureau de cette Chambre une copie de l'ordre en conseil, en date du 23 juin 1910, transférant du gouvernement aux commissaires du chemin de fer Transcontinental-National, le tronçon de chemin de fer entre le pont de Québec et la cité du même nom.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'honorable M. Landry a attiré l'attention du gouvernement et de la Chambre sur les faits suivants:—

1. Le 8 février dernier, en réponse à une interpellation faite dans le Sénat, il a été officiellement affirmé que M. Vien, de Lévis, avocat, agissait comme agent du département de la Justice, depuis le 17 décembre 1908, et que le département, à cette date, était à étudier le compte que M. Vien avait produit pour les services rendus au gouvernement à titre d'agent du département de la Justice.

2. Le compte filé par M. Vien au gouvernement porte la date du 15 mars 1910, et couvre la période s'étendant du 17 décembre 1908 au 23 août 1909, soit huit mois et six jours, et se monte à la somme de $8,370.27.

3. Une autre réponse autorisée donnée subséquemment au Sénat apprend à cette Chambre que M. Vien a daigné consentir à diminuer son compte de $8.370.27 à $2,875.78. y compris ses déboursés, lesquels étaient de $314.52.

4. Au 15 février dernier, ce montant n'était pas encore payé.

5. Ce jour, le 21me du mois de mars 1911, une lettre du député-ministre de la Justice a été produite en Chambre se lisant comme suit:—

« OTTAWA, 20 mars 1911.

« MONSIEUR,—Référant à votre lettre du 20 du courant, laissez-moi vous dire que M. Vien n'est pas un agent de notre département que nous puissions contrôler d'aucune façon. Il a bien agi pour nous, c'est vrai, lors de l'acquisition de la propriété Carrier-Lainé, mais cette transaction a pris fin et M. Vien n'a pas que je sache aucun des papiers qui appartiennent au gouvernement. En sorte que si M. Landry désire contraindre M. Vien à produire ses papiers, il devra pour les obtenir recourir aux moyens et aux procédures qui peuvent être à sa disposition. Le ministre, je puis le dire, ne voit pas quel aide on peut obtenir du département.

« J'ai l'honneur, d'être, monsieur,

« Votre humble serviteur,

« (Signé) E. L. NEWCOMBE,

« *Sous-ministre de la Justice.*

« A M. C. H. PAYNE,

« Assistant secrétaire privé du ministre du Commerce.»

C'était là la réponse à une demande de production de documents ordonnée par le Sénat le 22 avril de l'année dernière.

Et il a demandé:—

(*a*) Depuis quand un employé du département de la Justice a-t-il le droit d'envisager un ordre formel du Sénat, tel que celui qui a été donné le 22 avril dernier, comme un simple désir d'un sénateur?

(*b*) Comment un employé du département de la Justice peut-il prendre sur lui de déclarer que le département de la Justice n'a pas ou n'avait pas les moyens de forcer un de ses agents à obéir à un ordre de la Chambre donné le 22 avril 1910, quand onze mois après que tel ordre eut été donné le département n'avait pas encore payé à cet agent le montant du compte qu'il réclamait?

(*c*) Et si M. Vien, comme il est dit, dans la lettre ci-haut citée, n'a pas en sa possession les papiers exigés, n'est-ce pas parce qu'il les aurait remis au département de la Justice dont les officiers se retranchent derrière d'indignes subtilités pour refuser de les produire?

(*d*) Bref, le département de la Justice va-t-il prendre sur lui d'opposer un refus ou une fin de non recevoir à un ordre positif donné par le Sénat?

(*e*) Si M. Vien a les documents ordonnés et qu'il refuse ou néglige de les donner ou s'il s'abrite derrière la lettre de M. Newcombe pour ne pas les produire, est-ce l'intention du gouvernement de lui faire savoir qu'il devra également, dans l'avenir, se dispenser de demander aucun travail quelconque du gouvernement, pas même semblable à celui qui lui a donné l'idée d'exiger une rémunération de $8,370.27 pour ses services qui après tout sont encore plus que payés avec une somme de $2,875.78?

Débat.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (X 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (77) intitulé: « Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *Merchants and Employers Guarantee and Accident Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendée, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le quinzième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Walker Harvey Kirkland, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Après débat.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été
Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Bills Privés Divers au bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. De Veber, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre a pris en considération le deuxième rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif aux Impressions du Parlement.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 24 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Godbout, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McKay (Truro), McLaren, McMillan, McMullen, McSweeney, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Wood, Yeo, Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. Domville:—

De Hugh Sillars et autres, du comté de Bonaventure, dans la province de Québec. (*Restigouche Riparian Association.*)

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (91) intitulé: « Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 1.—Retrancher les mots depuis « Colombie-Britannique » jusqu'à « jusqu'à », ligne 5, et y substituer les suivants: « de là, par la voie de la rivière Bella-Cola, en suivant ensuite la route la plus praticable ».

Page 2, ligne 11.—Ajouter le paragraphe suivant, comme paragraphe 2 de l'article 7:—

« 2. Si, de l'avis de la Commission des chemins de fer pour le Canada, vu la configuration du pays que traverse la dite Pine River Pass, il est impraticable ou excessivement onéreux de construire plus d'une ligne de chemin de fer par la dite passe, la compagnie doit accorder des droits de circulation à toute autre compagnie de chemin

de fer les demandant pour son chemin de fer dans la dite passe, et aussi dans les abords de la passe, aux conditions qui seront convenues ou, dans un désaccord, qui seront fixées par la Commission des chemins de fer pour le Canada.»

Page 3, ligne 38.—Substituer le suivant à l'article 14:—

« 14. En sus des valeurs dont l'article 9 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la *Loi des chemins de fer,* peuvent au besoin emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, le prolongement ou le développement de quelqu'une des propriétés, de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la compagnie peut être autorisée à acquérir, à construire ou à tenir en service; et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens et ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son dix-neuvième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
VENDREDI, 24 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son dix-neuvième rapport.

Relativement à la pétition de Mary Kathleen Crittenden, du village de Albert-Plains, dans la province du Manitoba, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Stanley A. G. Crittenden, de la ville de Dauphin, dans la province du Manitoba, agent de machines à coudre, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingtième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 43,

VENDREDI, 24 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingtième rapport.

Relativement à la pétition de Nellie Bridgland Morrison, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec William Herbert Morrisson, autrefois de la cité de Toronto, actuellement de la cité Jacksonville, Floride, Etats-Unis d'Amérique, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prchain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Belcourt a présenté au Sénat un bill (Y 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Quebec and Great North Western Railway Company* ».
Le dit bill a été lu la première fois.
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », tel qu'amendé, ayant été lu,
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (76) intitulé: « Loi concernant la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western* », a été lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (69) intitulé: « Loi concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company* », a été lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (U) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Révillon Frères Trading Company, Limited* », a été lu la troisième fois.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif à la bibliothèque du Parlement, ayant été lu,
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company* », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Belcourt, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (108) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique », a été lu la deuxième fois.
Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, le cinquième jour d'avril prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (L1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (Z1) intitulé: « Loi pour faire droit à Walter Harvey Kirkland ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajournée à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 28 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Belcourt, Bolduc, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey Comeau, Costigan, Dandurand, Davis, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Frost, Gillmor, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Ratz,, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son quinzième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 28 mars 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son quinzième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De George Alexander Graham et autres, de Fort-William et d'autres lieux, demandant l'adoption d'une loi qui les constitue en corporation sous le nom de *The Nipigon-Albany Canal and Transportation Company.*

De Robert L. Johnson, de la cité de Brooklyn, dans l'Etat de New-York, et d'autres de Paris (France), Londres (Angleterre), et d'autres de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Montréal (Québec), demandant d'être constitués en corporation sous le nom de *The Anglo-Canadian and Continental Bank;*

De H. W. Sheppard et autres, de High-River, dans la province d'Alberta, demandant une charte sous le nom de *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company;*

De C. M. Marpole et autres, de la cité de Vancouver, Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'une loi les constituant en corporation sous le nom de *The British Columbia and White River Railway Company;* et

De la *Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited,* de Toronto, demandant l'adoption d'une loi qui autorise le Commissaire des brevets à recevoir les honoraires pour le reste de la période de dix-huit ans et pour le renouvellement du brevet 89,841.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son seizième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ NO 8,

MARDI, 28 mars 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son seizième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes:—

De la *Canada Cement Company, Limited,* compagnie constituée en corporation par lettres patentes, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à émettre des actions et des obligations; et

De Joseph Lecompte et autres, de la cité de Winnipeg, demandant l'adoption d'une loi les constituant en corporation sous le nom de *The Continental Fire Insurance Company,* et il a constaté que la durée de la publication des avis fixée par la règle 108 est insuffisante;

Vu que les avis auront eu la durée voulue dans quelques jours d'ici, votre comité recommande de suspendre les règles dans chacun de ces cas-ci.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 24 (*h*) du Sénat soient suspendues relativement au dit rapport.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. De Veber, du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 28,
Mardi, 28 mars 1911.

Le comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires a l'honneur de présenter son troisième rapport.

Votre comité a l'honneur d'attirer l'attention du Sénat sur l'importance des témoignages rendus devant lui et qui ont été imprimés et mis en brochure pour être distribués aux sénateurs.

En conséquence votre comité ne peut s'empêcher de protester contre l'état d'insalubrité qui règne dans les chantiers, parmi les escouades d'ouvriers de chemins de fer, etc., etc., etc.

Il recommande l'adoption d'une loi basée sur les suggestions exposées au cours de l'enquête.

Le tout respectueusement soumis.

L. GEO. DE VEBER,
Président.

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt et unième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 43,
Vendredi, 24 mars 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt et unième rapport.

Relativement à la pétition d'Andrew Lorne Hamilton, de la cité de Portage-la-Prairie, dans la province du Manitoba, gérant de banque, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Maude Louise Hamilton, actuellement de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Aucune preuve n'a été faite devant votre comité de l'allégation contenue dans la pétition à savoir: que la défenderesse Maude Louise Hamilton a commis l'adultère avec un nommé James P. Mabee, de la cité d'Ottawa.

6. Le fait allégué dans la pétition, que la dite Maude Louise Hamilton, a commis l'adultère avec un nommé Charles W. Openshaw a été prouvé dans l'enquête et votre comité recommande l'adoption d'une loi pour dissoudre le mariage du pétitionnaire pour cause d'adultère.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mardi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Talbot a présenté au Sénat un bill (A 2) intitulé: « Loi concernant *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage de l'opium et autres drogues », tel qu'amendé, ayant été lu,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que le dit bill, tel qu'amendé, ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit amendé comme suit:—

Dans l'annexe.

Page 4.—Après « Cocaïne » insérer « sels ou composés de cocaïne ».
Après « Morphine » insérer « sels ou composés de morphine ».
Après « Opium » ajouter l'alinéa suivant: « Eucaïne, sels ou composés d'eucaïne ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, que le dit bill, tel qu'amendé de nouveau, soit lu la troisième fois maintenant,

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. McDonald (Cap-Breton), a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant et l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion: « mais qu'il soit encore amendé de nouveau en ajoutant ce qui suit comme paragraphe 3 de l'article 4:—

« 3. Quiconque prend intérieurement quelque extrait, dérivé ou préparation d'opium sera passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas cinquante dollars et les frais, ou d'un emprisonnement n'excédant pas un mois de durée, ou de l'amende et de l'emprisonnement à la fois » et aussi en ajoutant le paragraphe suivant à l'article 5:—

« 3. Rien de ce qui est contenu dans la présente loi ne doit atteindre un médecin ou un vétérinaire qui peut livrer à un pharmacien un certificat pour lui faire vendre

ou fournir quelqu'une de ces drogues à une personne qui la gardera pour des fins médicales, comme remède domestique lorsqu'une provision est nécessaire dans des cas de maladie ou de danger, ou lorsque le propriétaire de chevaux, de bestiaux et d'autres animaux domestiques est nécessairement tenu d'avoir sous la main un approvisionnement de ces drogues pour usage et emploi médicaux. Toutefois, ce certificat est classé par le pharmacien et un duplicata est fourni à l'acheteur, et ce certificat sera validement opposée à toute poursuite exercée sous l'autorité de la présente loi.»

Et que l'annexe soit modifiée de manière à se lire comme suit:—

« Cocaïne,

« Opium,

« Morphine et sels de Morphia,

« Teinture d'opium (*Laudanum*),

« Vin d'opium,

« Pastilles (losanges) d'opium,

« Teinture composée de camphre (parégorique)».

Après débat,

L'amendement à l'article 4 a été retiré.

La question de concours ayant été posée sur l'amendement proposé à l'article 5, elle a été résolue dans la négative.

Alors la question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée,

Elle a été résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill, tel qu'amendé, a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (L 1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le seizième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Frances Whittington Truesdell, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Edwards, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (X 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Jones, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Jones, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat sur la motion pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics ».

Après un nouveau débat.

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Bills Privés Divers au bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (91) intitulé: « Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (94) intitulé: « Loi concernant la *Western Central Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (123) intitulé: « Loi constituant en corporation la Banque Internationale du Canada », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (H) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 20.—Après « article 3 » insérer « du chapitre 75 des lois de 1900 et l'article 3 ».

Page 1, ligne 20.—Retrancher « Est » et insérer « Sont ».

Page 1, ligne 21.—Après « 1909 » insérer l'article suivant:—

« 3. Le capital social de la Compagnie est de deux millions de dollars. Nul appel de versement ne doit excéder dix pour cent des actions souscrites.»

Sur motion de l'honorable M. Costigan, secondé par l'honorable M. Comeau, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (20) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company* »;

Aussi, le bill (63) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company* »;

Aussi, le bill (74) intitulé: « Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways* »; et

Aussi, le bill (83) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat aux dits bills sans amendement.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport du ministre du Commerce, pour l'exercice terminé le 31 mars 1910.

Partie II.—Commerce canadien avec la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et les Etats-Unis.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 10a, 1911.*)

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 8 mars 111, pour la production d'une copie de la plainte formulée par le commandant du 61me régiment contre le commandant du 7me district militaire, de la réponse de ce dernier et de toute la correspondance échangée à ce

sujet entre les autorités d'Ottawa et celles de Québec et de Montréal, et aussi une copie du rapport de l'inspecteur général à ce ce sujet.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 178*).

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 29 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bolduc,
Bowell (Sir Mackenzie),
Boyer,
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette.
Coffey,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Gillmor,
Jaffray,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKay (Alma),
MacKeen,
McDonald (Cap-Breton),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prince,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue:—

De Hugh Sillans et autres, du comté de Bonaventure, dans la province de Québec, demandant que le bill de la *Restigouche Riparian Association,* actuellement devant le Parlement, ne devienne pas loi, tel qu'il est rédigé, à cause des droits que possèdent les pétitionnaires qui sont des propriétaires riverains de l'endroit.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (32) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 1.—Retrancher « dix » et insérer « quinze ».

Page 5, ligne 26.—Retrancher l'article 11.

Page 6, ligne 12.—Retrancher l'article 15.

Page 6, ligne 37.—Après « fin », insérer les mots « pour tous objets, sauf pour la liquidation de la compagnie ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *Lloyds Casualty Company of Canada* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 12.—Substituer « *The* » à « *Lloyds* ».

Page 1, ligne 17.—Retrancher les mots après « dollars » jusqu'à « et », dans la ligne 18.

Page 2, lignes 1 et 2.—Retrancher « assurance des chaudières à vapeur, assurance de l'automobile ».

Page 2, ligne 4.—Substituer le suivant à l'article 7:—

« 7. La Compagnie ne doit pas commencer les opérations d'assurance contre les accidents et contre la maladie, avant que cent cinquante mille dollars au moins de son capital social aient été souscrits, et que trente-cinq mille dollars au moins aient été versés sur ce capital. La compagnie ne doit pas faire d'assurance contre le bris de glaces, en sus de l'assurance contre les accidents et de l'assurance contre la maladie avant que son capital souscrit ait été porté à cent soixante-quinze mille dollars au moins et que quarante-cinq mille dollars au moins aient été versés sur ce capital.

« La Compagnie ne doit pas faire d'assurance contre le vol par effraction, en sus de l'assurance contre les accidents et l'assurance contre la maladie avant que le capital souscrit ait été porté à deux cent mille dollars au moins et que cinquante-cinq mille dollars au moins aient été versés sur ce capital.

« La Compagnie ne doit pas faire d'assurance contre le bris des glaces et contre le vol par effraction, en sus de l'assurance contre les accidents et de l'assurance contre la maladie avant que son capital souscrit ait été porté à deux cent vingt-cinq mille dollars et que soixante-cinq mille dollars au moins aient été versés sur ce capital.

« La Compagnie ne doit pas faire d'assurance de toutes les classes autorisées par la présente loi avant que la totalité du capital social autorisé de deux cent cinquante mille dollars aient été souscrits et que cent vingt-cinq mille dollars au moins aient été versés sur ce capital.»

Dans le titre.

Substituer « *The* » à « *Lloyds* ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, faisant fonction de président, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The North West Loan Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 20.—Après l'article 4, ajouter les suivants:—

« 4a. Une assemblée générale de la compagnie doit être convoquée à son siège une fois chaque année, après l'organisation de la Compagnie et le commencement de ses

opérations, et à cette assemblée un état des affaires de la Compagnie doit être présenté; des assemblées spéciales, générales ou extraordinaires peuvent à toute époque être convoquées par cinq directeurs, ou à la demande de vingt-cinq actionnaires quelconques, en spécifiant l'objet de telle assemblée dans l'avis de convocation.

« (2) Avis de chaque assemblée de la compagnie doit être donné par notification imprimée ou écrite à chacun des actionnaires, expédiée par la poste au moins quatorze jours avant la date pour laquelle telle assemblée est convoquée, et adressée à l'adresse de chaque actionnaire, telle que donnée aux livres de la compagnie.»

« 4B. Les actions souscrites du capital social doivent être payées selon les versements et aux époques et aux endroits que les directeurs détermineront; le premier versement ne doit pas excéder vingt-cinq pour cent, et aucun versement subséquent ne doit excéder dix pour cent, et tout appel de versement doit être précédé d'un avis de trente jours au moins; et tout avis d'appel peut être donné d'une manière effective par l'expédition de l'avis sous pli recommandé, port payé, à l'adresse de l'actionnaire, telle que donné aux livres de la Compagnie.»

Page 3, ligne 3.—Après « Canada », insérer les mots suivants: « jusqu'à concurrence de pas plus de vingt pour cent du capital payé de toute telle banque.»

Page 3, ligne 11.—Après « Compagnie », ajouter le paragraphe suivant comme paragraphe 3:—

« 3. La compagnie ne peut faire de placements ni prêter d'argent sur les actions de toute autre compagnie de prêt.»

Page 3, ligne 45, et page 4.—Retrancher l'article 9 et les paragraphes 2 et 3.

Page 4, ligne 25.—Retrancher les articles 11 et 12.

Page 6, ligne 39.—Après « objet », insérer: « à laquelle assemblée sont présents ou représentés par fondés de pouvoirs des actionnaires représentant au moins les deux tiers du capital social versé de la Compagnie,».

Page 6, page 41.—Retrancher les mots qui suivent « Canada », jusqu'au paragraphe 2, à la première ligne de la page 7.

Page 7, ligne 21.—Après « faire », retrancher les mots « ou qu'elle possède des biens propres aux objets de la Compagnie ».

Page 7, ligne 25.—Après « manière », retrancher les mots qui suivent jusqu'à « et la compagnie », dans la ligne 28.

Page 7, ligne 35.—Ajouter le paragraphe suivant comme paragraphe 2:—

« 2. Dans le cas où la Compagnie, par toute telle convention ainsi approuvée, se charge des obligations d'une autre compagnie quelconque, ces obligations doivent faire partie du total des obligations de la Compagnie envers le public pour les fins de l'article dix de la présente loi.»

Page 9, ligne 30.—Après « Cour », retrancher « supérieure ».

Page 9, ligne 30.—Correction dans la version anglaise seulement.

Page 9, lignes 43 et 4.—Correction dans la version anglaise seulement.

Page 11, ligne 9.—Retrancher « 167 ».

Page 1,—Dans le titre.—Substituer « *The Canada West Loan Corporation* » à « *The North-West Loan Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. De Veber, du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, auquel a été renvoyé le bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 30.—Retrancher les mots « le long d'un », et insérer les mots « dans un ».

Page 2, ligne 13.—Retrancher le paragraphe 3 et le remplacer par le suivant:—

« 3. Un tiers de toute somme perçue sous l'autorité du présent article appartient et doit être payé à toute personne, autre qu'un fonctionnaire ayant quelque charge à remplir en vertu de la présente loi, sur la dénonciation ou à la demande de qui ont été institués les procédures pour la perception de l'amende, et les deux autres tiers doivent être versés au Fonds du Revenu consolidé du Canada et appliqués de la manière que le Gouverneur en conseil juge la plus convenable pour favoriser les fins de la présente loi et en assurer la due observance.»

Page 2, ligne 24.—Après « règlements », insérer « et il peut nommer les fonctionnaires qu'il juge nécessaires pour mettre en vigueur et faire exécuter les dispositions de la présente loi ».

Page 2, ligne 39.—Retrancher l'article 6.

Page 3, ligne 11.—Retrancher tous les mots depuis « provinces » jusqu'à « s'appliquent », page 12, et les remplacer par les mots « ou aux appels devant ces cours ».

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (B 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Robert William Logan ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (C 2) intitulé: « Loi concernant le brevet de la *Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Béique a présenté au Sénat le bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la seconde fois vendredi prochain.

L'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Coffey, a proposé:

Que, de l'avis du Sénat, le compte rendu et l'impression des Débats en cette Chambre est une dépense coûteuse;

Que le comité du Compte rendu des Débats reçoive instructions de prendre des arrangements, au cours de la présente session, à l'effet de faire faire le compte rendu et l'impression des débats de cette Chambre dans une forme concise et de faire rapport à ce sujet.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Domville a attiré l'attention du gouvernement sur l'article suivant:—

« THE TIMES.

« FINANCE, COMMERCE AND SHIPPING.

« LONDRES, jeudi, 9 mars 1911.

« *Articles spéciaux.*

« L'USAGE DE L'HUILE COMBUSTIBLE.—PRODUCTION ET DEMANDE.

« L'emploi d'huile comme combustible, à un degré commercial, a commencé, il y a plus de 40 ans dans les steamers faisant le service de la mer Caspienne; mais il n'y a relativement que peu d'années que l'on a noté quelque développement d'importance dans les applications du combustible liquide. La lenteur de ce progrès dans l'emploi de l'huile comme agent calorifique a eu d'abord pour cause l'incertitude de se procurer des approvisionnements réguliers; et, malgré toutes les affirmations tendant à démontrer le contraire, cette incertitude n'est pas encore complètement dissipée. C'est la vérité que plusieurs nouvelles sources d'approvisionnement sont mises en exploitation, que les approvisionnements disponibles augmentent fermement, et que le prix du combustible liquide est relativement bas, vu la guerre de tarif entre les gros intérêts engagés. Ces conditions expliquent la faveur croissante dont jouit maintenant l'huile combustible; mais avant d'essayer de prédire l'avenir, l'attention doit s'arrêter à plusieurs autres considérations. Il sera d'abord à propos de discuter la question des approvisionnements. Les Etats-Unis sont encore de beaucoup le plus grand producteur particulier, leur proportion dans la production totale de l'année 1909 étant de 41·24 pour 100; et bien que les chiffres de la production mondiale de 1910 ne soient pas encore complètement dressés, on sait que la production réelle des Etats-Unis, l'an dernier, a accusé une augmentation considérable. Les chiffres réels de la production mondiale de pétrole brut, durant les cinq dernières années, sont établis dans le tableau suivant:—

BARILS DE 42 GALLONS.

Pays.	1906.	1907.	1908.	1909.
Etats-Unis*	126,493,936	166,095,335	172,527,355	182,134,274
Russie	58,897,311	61,850,734	62,186,447	65,970,350
Sumatra, Java et Bornéo	8,662,572	8,377,099	12,612,295	14,932,799
Galicie	5,467,967	8,455,841	10,238,357	11,041,852
Roumanie	6,378,184	8,118,207	8,252,157	9,321,138
Inde	4,015,803	4,344,162	5,047,038	6,676,517
Japon	1,710,768	2,010,639	3,481,410	2,488,742
Mexique	......	1,000,000	2,070,929	2,012,409
Canada	569,753	788,872	1,011,180	1,316,118
Allemagne	578,610	756,631	1,009,278	1,018,837
Pérou	534,929	741,226	527,987	420,755
Italie	53,577	59,875	50,966	50,000
Autres	30,000	30,000	30,000	30,000
	213,393,410	262,628,621	285,090,399	297,413,791

*Etats-Unis, 1910, 207,849,930.

« Ces statistiques sont quelque peu frappantes, et il est à remarquer que, en comparaison de l'année 1906, la production réelle des Etats-Unis seuls est presque égale au rendement des terrains pétrolifères du monde entier à cette date.

« La Californie occupe facilement le premier rang dans la production de pétrole aux Etats-Unis, et, après une augmentation de 21 pour 100 dans le rendement de 1909,

l'augmentation en 1910 est de 54,433,000 barils, que produisaient les années précédentes, à 75,000,000 de barils, ce qui fait plus que contrebalancer l'abaissement du rendement des autres Etats. Les statistiques des autres pays indiquent que le rendement de la Russie augmente fermement, et il y a augmentation très satisfaisante dans la production de Sumatra, de Java et de Bornéo. Quant au reste, les chiffres peuvent parler par eux-mêmes.

« SOURCES D'APPROVISIONNEMENT BRITANNIQUES.

« Il est impossible de n'être pas impressionné du peu de sources d'approvisionnement sur le territoire britannique, et c'est là un fait d'une extrême importance pour l'usage de combustible liquide sur les vaisseaux de guerre. La raison exprimée de l'apathie qui s'est manifestée dans la mise en œuvre des approvisionnements d'huile des colonies britanniques est que les restrictions que l'on dit être imposées ont forcé les capitalistes à faire ailleurs leurs placements dans l'industrie des huiles. On reconnaîtra facilement qu'il est nécessaire de prendre des mesures rigoureuses à l'heure actuelle où l'on fait des tentatives pour obtenir des capitaux à des entreprises sans valeur; mais toute tentative de réprimer la légitime exploitation des terrains pétrolifères du territoire britannique serait une cause de regrets, et, quand la chose est nécessaire, les liens du « *red tape* » doivent être relâchés.

« L'on tente maintenant de développer les ressources d'huile du Bornéo britannique du Nord, à la suite des succès obtenus au Bornéo sud-oriental (hollandais); et de nouveaux travaux en ce sens dans l'empire, exécutés suivant un programme financier solide, seraient une excellente chose. L'importance que les puissances européennes attachent au fait de s'assurer des approvisionnements d'huile dans leurs propres frontières est proclamée par la décision à laquelle en est venu le gouvernement italien de subventionner cette industrie; et cela conduit à l'étude des emplois particuliers de l'huile combustible, qui retiennent présentement l'attention.

« POUR LES NAVIRES DE GUERRE ET LES VAISSEAUX MARCHANDS.

« L'emploi de l'huile combustible dans les navires de guerre remonte à plusieurs années. Le fameux rapport du contre-amiral Melville, traitant des expériences faites pour la marine des Etats-Unis, a été publié depuis déjà 1902. Enfin les difficultés techniques étaient surmontées, les avantages résultant de l'emploi de l'huile combustible pour la marche des navires de guerre étaient si évidents (il n'est pas besoin de les énumérer ici), qu'un plus grand usage de l'huile combustible devait s'ensuivre; aussi tous les « *destroyers* » américains récemment construits furent-ils aménagés pour brûler exclusivement de l'huile, cependant que les vaisseaux de bataille plus récents emploient l'huile comme un auxiliaire du charbon. Les expériences de l'Amirauté britannique furent aussi concluantes à l'avantage de l'huile combustible, et les hésitations à adopter plus généralement ce système, comme dans le cas d'autres pays d'Europe, proviennent de ce qu'il faudrait compter sur des approvisionnements d'outre-mer. On pourrait, et on l'a déjà fait, surmonter partiellement cette difficulté en pourvoyant à de grands entrepôts d'huile; mais la situation reste encore considérablement différente de celle dont jouissent les Etats-Unis où les sources d'huile nationales sont si abondantes. En Allemagne aussi, la production d'huile augmente fermement, bien qu'elle soit relativement minime maintenant, et le gouvernement surveille ce développement avec le plus vif intérêt. La France, l'Autriche, l'Italie et la Russie s'occupent aussi d'augmenter l'emploi de l'huile pour la marche des navires

« Des améliorations plus récentes dans l'industrie maritime se rapportent à l'emploi de l'huile combustible dans les vaisseaux marchands, à la fois pour produire de la vapeur et pour servir aux machines s'actionnant par leur propre foyer (*internal combustion engines*), qui se construisent maintenant en plus grandes unités pour les besoins de la marine, ainsi que le *Times* l'a déjà indiqué. Plusieurs des grands paquebots naviguant des ports de l'ouest américain font un emploi régulier d'huile combus-

tible; et un correspondant particulier du *Times,* qui passait récemment par la côte occidentale de l'Amérique du Sud, a remarqué une augmentation considérable dans l'usage de l'huile combustible, non seulement pour les services de steamers, mais pour d'autres besoins. Les propriétaires de vaisseaux britanniques portent à présent une attention particulière à l'emploi de machines actionnées par l'huile pour la marche des navires, et lorsque les difficultés initiales seront surmontées, le champ ouvert aux progrès sera vaste. On dit que la Russie, à elle seule, consume plus de 1,500,000 tonneaux d'huile dans ses navires.

« CHEMINS DE FER ET AUTRES BESOINS.

« Dans les chemins de fer, l'emploi du combustible liquide préférablement au charbon fait de rapides progrès. Dans ce champ d'action, comme en d'autres, à cause de la situation géographique des voies ferrées relativement aux sources d'approvisionnement, les Etats-Unis ont pris le devant. Durant l'année 1909, la dernière année où l'on puisse se procurer des statistiques exactes, la consommation d'huile combustible sur les chemins de fer des Etats-Unis a été de près de 20 millions de barils. L'huile généralement employée est du pétrole brut. On dit qu'en Russie les chemins de fer emploient chaque année plus de 3,000,000 de tonneaux d'huile pour leurs besoins, et l'emploi d'huile combustible par les locomotives augmente en Autriche et en Roumanie. Dans la Grande-Bretagne, vu l'existence d'abondants approvisionnements de charbon à bon marché, l'emploi d'huile combustible par les locomotives a à peine dépassé la période expérimentale. Il y a, sans doute, plusieurs autres applications de combustible liquide, et l'on pourrait citer des exemples évidents de ces applications dans les usines électriques, les fonderies, les verreries, pour l'industrie de la fonte; et, certainement, presque chaque type de chaudière stationnaire pourrait donner lieu à cette application. On n'a pas établi la somme d'économie à réaliser comparativement à l'emploi du charbon, pour ces industries; cependant, bien que l'épargne varie avec les différentes sortes de charbon et pour d'autres causes, on peut affirmer que l'économie réalisée par l'emploi de l'huile combustible se chiffre depuis 30 pour 100 en s'élevant, et dépasse ce pour-cent dans la majorité des cas.»

Et il a demandé au gouvernement si des experts ont été appelés à exprimer leur opinion sur la possibilité et sur l'avantage de mettre en service, au moyen de l'huile combustible, les navires de guerre qui, dans un avenir prochain, peuvent être construits en Canada.

Débat.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (X 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty », ayant été lu,

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Jane Beatty, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (91) intitulé: « Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* », tel qu'amendé, ayant été lu,

L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, a proposé:

Que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

L'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Mackay (Alma), a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés, l'un avant et l'autre après le mot « soit » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: « mais qu'il soit amendé de nouveau en insérant après les mots « Fort-Fraser », dans la huitième ligne de l'article 7 les mots suivants: « ou d'un endroit situé à ou près détroit *Dean,* dans la dite province de la Colombie-Britannique, de là par la route la plus praticable, jusqu'à Fort-Fraser ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du dix-septième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Pauline Winslow Saunderson, avec la preuve à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Y) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Quebec and Great North Western Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Landry, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (Z 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Walter Harvey Kirkland », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du troisième rapport du comité permanent de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. De Veber, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat de nouveau ajourné sur la motion pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (109) intitulé: « Loi concernant l'*Ontario and Minnesota Power Company (Limited)* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 23 (f), 30, 63 et 119 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.
autant qu'elles ont rapport au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
MERCREDI, 29 mars 1911.

Résolu,—Qu'il soit envoyé un message au Sénat demandant à Leurs Honneurs de permettre au greffier de cette Chambre de corriger une erreur d'écriture dans le Bill (No 123) Loi constituant en corporation La Banque Internationale du Canada, actuellement soumise au Sénat, en retranchant le mot « La » dans le titre et dans l'article premier, lequel mot n'aurait pas dû y être inséré.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, d'accorder la permission demandée.

Résolu, qu'un message soit envoyé à la Chambre des Communes par un des maîtres en chancellerie pour informer cette Chambre que le Sénat a permis au greffier de la Chambre des Communes de corriger une erreur d'écriture dans le bill (123) intitulé: « Loi constituant en corporation La Banque Internationale du Canada », tel que requis dans son message du 29 mars.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 30 mars 1911.

Les membres présents étaient :—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, a présenté le rapport suivant.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est comme suit :—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
JEUDI, 30 mars 1911.

Le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (A) intitulé : « Loi pourvoyant à la constitution en corporation des compagnies de chemins de fer », a l'honneur de présenter le rapport suivant.

Votre comité recommande d'être autorisé à employer un sténographe pour prendre les témoignages qui seront entendus sur cette question et à faire imprimer ces témoignages et tous les papiers qu'il jugera nécessaires.

Le tout respectueusement soumis.

F. L. BEIQUE,
Président.

Avec la permission du Sénat:
Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son dix-septième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu.
Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

JEUDI, 30 mars 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son dix-septième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la compagnie dite *The Trussed Concrete Steel Company of Canada*, de la ville de Walkerville, Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui autorise le commissaire des brevets à lui accorder des lettres patentes pour le brevet qu'elle a acquis et pour lequel les premiers propriétaires n'ont pas fait la demande au Canada; et

De *Munderloh and Company, Limited*, demandant l'adoption d'une loi autorisant le commissaire des brevets à recevoir des honoraires partiels pour certaines lettres patentes.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (111) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Saskatoon and Hudson Bay Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Riley, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (106) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lake Erie and Northern Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Béique, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (101) intitulé: « Loi concernant la *Huron and Ontario Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (80) intitulé: « Loi concernant la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Riley, secondé par l'honorable M. McSweeney, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Campbell a présenté au Sénat un bill (E 2) intitulé: « Loi à l'effet de conférer au commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (F 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Nipigon-Albany Canal and Transportation Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (Z 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Walter Harvey Kirkland », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Walter Harvey Kirkland, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », ayant été lu,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Power, a proposé:

Que les dits amendements soient agréés maintenant.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Boyer, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés, l'un avant l'autre après le mot « soit » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: « mais que le proviso qu'il est proposé d'ajouter à l'article 2 soit retranché ».

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Les dits amendements, tels qu'amendés, ont été adoptés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le dix-neuvième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Kathleen Crittenden, avec la preuve à l'appui.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le vingtième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Nellie Bridgland Morrison, avec la preuve à l'appui.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif à la Bibliothèque du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada », a été lu la deuxième fois.

L'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Mackay (Alma), a proposé:

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général mardi prochain.

Après débat.

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (94) intitulé: « Loi concernant la *Western Central Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Boyer, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (123) intitulé: « Loi constituant en corporation la Banque Internationale du Canada », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (32) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lloyds Casualty Company of Canada* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The North West Loan Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport fait par le comité de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires sur le bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables », ayant été lu,

L'honorable M. Douglas, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant et l'autre après le mot « soient » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: mais que l'amendement à l'article 3 soit remplacé par le suivant:—

« 3. Toutes les sommes perçues sous l'autorité du présent article doivent être versées au Fonds du Revenu consolidé du Canada et appliquées de la manière que le

Gouverneur en conseil juge la plus convenable pour favoriser les fins de la présente loi et en assurer la due observance.».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, la Chambre s'est divisée et les noms ayant été demandés, ils ont été pris comme suit:—

CONTENTS:

Les honorables messieurs

Baird,	Costigan,	Jones,	Power,
Béique,	David,	King,	Riley,
Beith,	Davis,	Lavergne,	Ross (Moosejaw),
Boyer,	Dessaulles,	McKay (Truro),	Thompson,
Campbell,	Domville,	McMillan,	Watson,
Choquette,	Douglas,	McMullen,	Wilson,
Cloran,	Ellis,	McSweeney,	Yeo—31.
Coffey,	Jaffray,	Mitchell,	

NON-CONTENTS:

Les honorables messieurs

Belcourt,	Dandurand,	Lougheed,	Roche,
Bowell (Sir Mackenzie),	Edwards,	Macdonald (Victoria),	Scott (Sir Richard)—11.
Cartwright (Sir Richard),	Farrell,		
	Gillmor,		

Ainsi, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée de nouveau sur la motion principale, telle qu'amendée,

L'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, a proposé en amendement:

Que les mots «ne» et «pas» soient insérés l'un avant et l'autre après le mot «soient» et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: «mais qu'il soit de nouveau amendé en substituant à l'article 4 l'article suivant:—

3. Le ministre peut nommer les fonctionnaires qu'il juge nécessaires pour exécuter et mettre en vigueur les dispositions de la présente loi, et il peut aussi, par règlement comme dit ci-dessus, désigner à ces fins toute autorité sanitaire, ou commission d'hygiène ou autre personne.»

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée de nouveau,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, a proposé en amendement:

Que les mots «ne» et «pas» soient insérés l'un avant et l'autre après le mot «soient» et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: «mais que l'on ajoute à la fin de l'article 9 les mots suivants:—

«Et cette proclamation peut être émise de temps à autre et pour ce qui regarde seulement le territoire des cités et villes, ou des cités, villes et villages, ou autres territoires, et subordonnément aux permis ou aux restrictions mentionnées en cette proclamation.»

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée de nouveau sur la motion principale, telle qu'amendée,

Après débat.

Sur motion de l'honorable Sir Mackenzie Bowell, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat sur la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, dix-neuvième jour d'avril prochain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé de nouveau le bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », a présenté son rapport.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Il a été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 43,

MERCREDI, 29 mars 1911.

Le comité permanent des Banques et du Commerce, auquel, par ordre de votre honorable Chambre rendu le mardi, 21 mars, a été renvoyé pour plus ample considération son rapport fait le mercredi, 15 mars, sur le bill (No 56) venu de la Chambre des Communes, intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* », a, pour obéir au dit ordre, examiné de nouveau le dit rapport et le dit bill, et a maintenant l'honneur de rapporter le dit bill avec les amendements suivants, savoir:—

Page 4, ligne 18.—Retrancher les mots depuis « qui » jusqu'à « peuvent », ligne 20.

Page 4, ligne 38.—Retrancher l'alinéa (*c*) de l'article 13.

Page 7, ligne 25.—Après « objet », insérer ce qui suit: « à laquelle assemblée les actionnaires représentant au moins les deux tiers du capital versé de la compagnie sont présents ou représentés par fondés de pouvoirs ».

Page 7, ligne 47.—Après « manière » retrancher tous les mots jusqu'au second « et », ligne 2, page 8.

Le tout respectueusement soumis.

P. THOMPSON,
Faisant fonction de président.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McMillan, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, faisant fonction de président, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 9.—Retrancher tous les mots depuis « substitué: » jusqu'à la fin du bill, et les remplacer par ce qui suit:—

« 3. La somme totale des dépôts d'argent, avec la somme des débentures et des débentures-actions émises, ou devant être émises, ainsi qu'il est pourvu ci-après, et restant impayées peut être égale à, mais n'excéder à aucune époque la somme quadruplée du capital permanent alors réellement versé et intact; et la somme totale des dépôts d'argent, des débentures et des débentures-actions émises ne doit, à aucune époque, excéder le chiffre du principal restant impayé sur les morts-gages et autres valeurs alors détenues par la société. Néanmoins, la somme autorisée de ces dépôts d'argent, débentures et débentures-actions émises doit à toutes époques, se réduire de la somme des prêts et avances, s'il y en a, faits par la société à ses actionnaires sur la garantie de leurs actions dans la Société. Néanmoins encore, le chiffre des dépôts détenus par la Société ne doit à aucune époque excéder la somme du capital alors réellement versé et intact de la Société, et de son encaisse réelle ou de ses deniers déposés dans une banque chartée ou des banques chartées du Canada, et appartenant à la Société.»

Après l'article 1, insérer ce qui suit comme article 2:—

« 2. La présente loi entrera en vigueur le premier jour de décembre 1916.»

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McMillan, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 18.—Retrancher tous les articles du bill, depuis l'article 2 jusqu'à l'article 18, tous deux inclusivement, et les remplacer par ce qui suit comme articles 2 à 17:—

« 2. Les personnes nommées à l'article premier de la présente loi sont les premiers directeurs ou directeurs provisoires de la Compagnie, et une majorité d'entre eux forme quorum pour l'administration des affaires.

« 3. Le siège de la Compagnie est en la cité de Winnipeg, province du Manitoba, et toutes les assemblées des actionnaires doivent être tenues au siège de la Compagnie, mais les directeurs peuvent établir ailleurs d'autres bureaux et places d'affaires.

« 4. Le capital social de la Compagnie est de deux millions de dollars, divisé en actions de vingt-cinq dollars chacune.

« 5. Aucun actionnaire de la compagnie ne détiendra ou ne possédera plus de quarante actions du capital-actions de la Compagnie.

« 6. Les personnes qui sont cultivateurs, ou propriétaires ou locataires de fermes, et la femme et les enfants de telles personnes, ont droit de détenir des actions de la Compagnie; mais, cependant, des actions peuvent être réparties à toute autre personne en vertu d'une résolution adoptée par un vote des deux tiers des actionnaires de la Compagnie, présents ou représentés par fondés de pouvoirs à toute assemblée de la Compagnie.

« 7. La Compagnie n'est pas tenue d'enregistrer le transfert des actions de son capital social, sauf dans le cas de transfert au syndic de la faillite d'un actionnaire, au représentant légal d'un actionnaire à la mort de cet actionnaire, au curateur d'un actionnaire aliéné, au tuteur ou au curateur d'un actionnaire, à moins d'une résolution d'une majorité des actionnaires de la Compagnie présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée de la Compagnie sanctionnant le transfert de ces actions.

« 8. Lorsque la totalité des actions du capital social de la Compagnie a été souscrite ou émise et que la moitié de ces actions ont été payées, les directeurs de la Compagnie peuvent, de temps à autre, augmenter le capital social à un chiffre ne dépassant pas cinq millions de dollars, en vertu d'un vote d'au moins les deux tiers des actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale ou à une assemblée spéciale régulièrement convoquée pour étudier un règlement à l'effet d'augmenter le capital social; et le capital social ainsi augmenté doit être émis et détenu subordonnément aux mêmes conditions, et négocié de la même manière que le capital social original de la Compagnie.

« 9. Un actionnaire de la Compagnie n'a qu'une voix, et il ne lui est pas permis de voter autant de fois qu'il peut détenir d'actions du capital de la Compagnie.

« 10. Nonobstant les dispositions de l'article 128 de la *Loi des compagnies,* la Compagnie peut, par règlement, pourvoir à l'élection des directeurs pour une, deux ou trois années. Si le règlement pourvoit à un terme d'office de deux ou de trois années, il peut aussi stipuler—

« (*a*) que le terme d'office de tous les directeurs sera ininterrompu; ou

« (*b*) qu'un certain nombre de directeurs, un tiers au moins, devra se retirer chaque année.

« 11. La Compagnie peut acquérir, par achat ou autrement, les concessions, entreprises, propriétés mobilières et immobilières, et autres biens de la « *Grain Growers' Grain Company, Limited* », compagnie constituée en corporation sous l'autorité de la loi dite « *The Manitoba Joint Stock Companies Act* », subordonnément toutefois à toutes les charges et obligations de ladite compagnie; elle peut payer l'acquisition de ces biens en tout ou en partie en argent, ou en tout ou en partie en actions complètement acquittées de la Compagnie, ou en tout ou en partie en débentures de la Compagnie, ou autrement; et, dans le cas où cette acquisition s'effectuerait, la Compagnie peut continuer et exercer, comme industrie active, les opérations de ladite compagnie.

« 12. La Compagnie ne doit exercer aucun des pouvoirs que lui confèrent les articles 13 et 14 de la présente loi avant d'avoir conclu avec la « *Grain Growers' Grain Company, Limited* », pour les fins de l'article 11 de la présente loi, une entente telle que mentionnée audit article 11.

« 13. Les objets ou fins de la Compagnie doivent être de produire, fabriquer, importer, exporter, acheter, vendre toutes céréales, fruits, légumes, animaux ou autres produits de la ferme, de même que les produits et sous-produits d'iceux, s'en occuper et en faire le commerce, de même que toutes machines, instruments, effets, objets et marchandises susceptibles de servir à la production et à la fabrication des produits de la ferme, de même que tous articles, matières et choses susceptibles d'être utilisés dans cette production ou dans l'entretien, la culture, l'amélioration et le développement des fermes; et, sans que soit restreint le sens de généralité des expressions suivantes, d'exercer, dans toutes ses branches, l'industrie d'un cultivateur.

« 14. Pour les objets et fins énoncés à l'article 13 de la présente loi, la Compagnie peut—

« (*a*) fabriquer, acheter, vendre du bois brut, du bois de construction, de la quincaillerie, des briques, de la pierre, des tuiles, toutes sortes de produits du bois, tous genres de matériaux de construction, et toutes sortes de marchandises et de fournitures, s'en occuper et en faire le commerce;

« (*b*) produire, mettre en œuvre, transmettre, distribuer et employer de l'énergie ou force pneumatique, hydraulique, électrique ou autre pour toute fin à laquelle cette énergie ou force peut servir, et fabriquer, acheter, vendre toutes machines, instruments et matériel nécessaires à la fabrication, à la mise en œuvre, à la transmission et à la distribution d'énergie ou force pneumatique, hydraulique, électrique ou autre, et en faire le commerce. Mais, cependant, toute distribution ou transmission d'énergie ou force au delà des terrains de la Compagnie devra être subordonnée aux règlements locaux et municipaux y relatifs;

« (*c*) acheter, acquérir, mettre en œuvre, exploiter, posséder, aliéner ou autrement mettre à profit des terres à bois, droits de coupe, terrains houillers, carrières, chutes d'eau ou forces hydrauliques, et autres propriétés foncières pour des fins de la Compagnie;

« (*d*) souscrire, acheter ou autrement acquérir et détenir, vendre ou autrement aliéner les actions, obligations, débentures ou autres valeurs de toute banque, ou de toute compagnie d'imprimerie ou de publication; mais, dans le cas d'une banque, non pour pas plus que le quart du capital social de cette banque;

« (*e*) acheter ou autrement acquérir, construire, tenir en service et affréter des vaisseaux, barges, navires et autres moyens de transport de passagers et de chargements par eau;

« (*f*) conclure avec les autorités municipales, locales ou autres, toute convention qui peut paraître avantageuse aux objets de la Compagnie, ou à l'un de ces objets, et obtenir de ces autorités tous droits, privilèges et concessions que la Compagnie peut estimer désirables, et exécuter, exercer et observer ces conventions, droits, privilèges et concessions;

« (*g*) faire l'acquisition ou se charger de la totalité ou de toute partie de l'industrie, des biens et des obligations de toute personne ou compagnie exerçant quelque industrie que la Compagnie est autorisée à exercer, ou en possession de biens convenant aux fins de la Compagnie;

« (*h*) demander, acheter ou autrement acquérir tous brevets, licences, concessions et choses similaires, conférant des droits exclusifs, non exclusifs ou limités, d'utiliser toute invention pouvant paraître susceptible de servir aux objets de la Compagnie, ou dont l'acquisition peut être calculée comme devant profiter directement ou indirectement à la Compagnie, ou demander, acheter ou autrement acquérir toute information secrète ou autre se rapportant à cette invention; et utiliser, exercer, exploiter ou accorder des licences à l'égard de, ou autrement mettre à profit la propriété, les droits ou information ainsi acquise;

« (*i*) construire, améliorer, entretenir, exploiter, gérer, mettre en service ou contrôler tous chemins, voies, tramways, embranchements ou voies latérales sur des terrains possédés ou contrôlés par la Compagnie, ponts, réservoirs, cours d'eau, quais, manufactures, entrepôts, élévateurs, usines électriques, ateliers, magasins, bureaux et autres ouvrages et commodités, et contribuer à, subventionner, ou autrement aider ou prendre part à la construction, à l'amélioration, à l'entretien, à la mise en œuvre, à l'administration, au développement ou au contrôle d'iceux;

« (*j*) prêter de l'argent aux clients et autres personnes ayant des affaires avec la Compagnie, et garantir l'exécution de contrats par toute telle personne, nonobstant les dispositions de l'article 167 de la *Loi des compagnies;*

« (*k*) tirer, faire, accepter, endosser, escompter, exécuter et émettre des billets à ordre, lettres de change, connaissements, warrants et autres effets négociables ou transmissibles;

« (*l*) vendre ou aliéner l'entreprise de la Compagnie, ou toute partie d'icelles, moyennant tel équivalent que la Compagnie peut juger acceptable, et en particulier des actions, débentures ou valeurs de toute autre compagnie ayant des fins en tout ou en partie de la même nature que celles de la Compagnie;

« (*m*) faire toutes ou l'une quelconque des choses ci-dessus comme principal, agent, entrepreneur, fiduciaire ou autrement, et soit seule, soit conjointement avec d'autres;

« (*n*) faire toutes autres choses inhérentes aux fins ou objets de la Compagnie, ou pouvant aider à les atteindre.

« 15. S'ils y sont autorisés en vertu d'un règlement sanctionné par un vote d'au moins les deux tiers des actionnaires de la Compagnie présents ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale ou spéciale de la Compagnie régulièrement convoquée pour l'étude de ce règlement, les directeurs peuvent de temps à autre—

« (*a*) emprunter des deniers sur le crédit de la Compagnie;

« (*b*) limiter ou augmenter le chiffre des emprunts;

« (*c*) émettre des obligations, des débentures ou d'autres valeurs de la Compagnie pour des montants d'au moins cent dollars chacune, et engager ou vendre ces obligations, débentures ou valeurs pour telles sommes et à tels prix qui pourront être jugés à propos. Mais ces obligations, débentures ou autres valeurs ne peuvent représenter moins de vingt louis sterling, ou de cinq cents francs, ou de quatre cents marcs, ou, en chiffres ronds du numéraire étranger, moins de l'équivalent le plus rapproché de cent dollars du cours canadien;

« (*d*) hypothéquer, mettre en mort-gage ou engager les propriétés mobilières ou immobilières de la Compagnie, ou les unes et les autres, afin de garantir ces obligations, débentures ou autres valeurs, ou tout montant emprunté pour les fins de la Compagnie.

« (2) Le présent article ne doit en rien limiter ou restreindre la faculté que possède la Compagnie d'emprunter des deniers sur lettres de change ou billets à ordre faits, tirés, acceptés ou endossés par la Compagnie ou en sa faveur.

« 16. Les directeurs de la Compagnie peuvent mettre de côté, des recettes et des profits de tout exercice annuel de la Compagnie, tel montant qu'ils estiment nécessaire et opportun pour servir de fonds de réserve, en sus du capital et de l'actif de la Compagnie, ce fonds de réserve devant être employé par les directeurs, avec le capital et l'actif, pour exercer les opérations de la Compagnie.

« (2) A toute assemblée générale annuelle de la Compagnie, en vertu d'une résolution adoptée par un vote des actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs, lorsque les profits d'une année de la Compagnie accusent un excédent après la déclaration d'un dividende d'au moins huit pour cent sur le pair des actions souscrites du capital de la Compagnie, et après la provision du montant fixé par les directeurs pour constituer un fonds de réserve ou pour y contribuer, la Compagnie peut ordonner que cet excédent soit distribué entre les actionnaires de la Compagnie sur la base et dans les proportions que ladite résolution peut énoncer; pourvu que soit expédié par la poste ou remis aux actionnaires de la Compagnie un avis de cette résolution en même temps que leur est expédié par la poste ou remis l'avis de la date de cette assemblée générale annuelle de la Compagnie.

« 17. En vertu d'une résolution adoptée par un vote des actionnaires présents ou représentés par fondés de pouvoirs à toute assemblée générale de la Compagnie, avis de telle résolution ayant été expédié par la poste ou remis aux actionnaires de la Compagnie avec l'avis de convocation de cette assemblée, la Compagnie peut, à même les recettes de la Compagnie, constituer un fonds de retraite, de pension, de rentes viagères, d'assurance, ou contre l'invalidité, pour le bénéfice des officiers et des serviteurs de la Compagnie, d'après le système adopté par le vote de telle assemblée.»

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McMillan, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (62) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 27.—Substituer le suivant à l'article 3:—

« 3. La Compagnie est par la présente loi autorisée à convertir cinquante mille actions de son capital social, d'actions ordinaires en actions privilégiées non cumulatives à cinq pour cent, et la Compagnie est censée avoir possédé ce pouvoir de conversion à compter de la date de sa constitution en corporation.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les règles du Sénat 24 (*a*), (*h*) et 129 soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendée, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 31 mars 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable LAWRENCE GEOFFREY POWER, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Belcourt, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell. Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, Jones, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McKay (Truro), McMullen, McSweeney, Mitchell, Montplaisir, Poirier, Power, Prince, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Moosejaw), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

Le greffier, à la table, a informé le Sénat que Son Honneur le Président a été inévitablement retenu et ne pourrait pas assister à la séance du Sénat.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Béique, a proposé:

Que, en conséquence de l'absence inévitable de Son Honneur le Président et en conformité de l'article 3 du chapitre 12 des Statuts Revisés du Canada, l'honorable M. Power soit nommé président du Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, le greffier l'a déclaré résolue dans l'affirmative, par ordre du Sénat.

Alors, l'honorable M. Power a pris place au fauteuil.

Prières.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (G 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Wilson, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (K 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 15.—Après « à partir de », retrancher les mots jusqu'à « dans », ligne suivante, et leur substituer: « la cité de Winnipeg, dans une direction est et nord, jusqu'à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson; de là ».

Page 2, ligne 32.—Après « Saskatchewan », insérer le paragraphe suivant comme paragraphe 2:—

« 2. Si, de l'avis de la Commission des chemins de fer pour le Canada, vu la configuration du pays que traverse la passe par laquelle le dit chemin de fer franchit les Montagnes Rocheuses, il est impraticable ou excessivement onéreux de construire plus d'une ligne de chemin de fer par la dite passe, la Compagnie doit accorder des droits de circulation à toute autre compagnie de chemin de fer les demandant pour son chemin de fer dans la dite passe, et aussi dans les abords de la passe, aux conditions qui seront convenues ou, dans un désaccord, qui seront fixées par la Commission des chemins de fer pour le Canada.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Ontario Railways Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 14.—Substituer « *The Ontario Michigan Railway Company* » à « *The Ontario Railways Company* ».

Dans le titre.

Substituer « *The Ontario Michigan Railway Company* » à « *The Ontario Railways Company* ».

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il et son titre sera-t-il: « Loi constituant en corporation *The Ontario Michigan Railway Company* ».

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (N 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Pacific and Hudson Bay Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 23.—Substituer « passe » à « vallée ».

Page 2, ligne 31.—Après « d'Hudson », insérer le paragraphe suivant comme paragraphe 2 de l'article 8:—

« 2. Si, de l'avis de la Commission des chemins de fer pour le Canada, vu la configuration du pays que traverse la dite passe de la rivière Pine, il est impraticable ou excessivement onéreux de construire plus d'une ligne de chemin de fer par la dite passe, la Compagnie doit accorder des droits de circulation à toute autre compagnie de chemin de fer les demandant pour son chemin de fer dans la dite passe, et aussi dans les abords de la passe, aux conditions qui seront convenues ou, dans un désaccord, qui seront fixées par la Commision des chemins de fer pour le Canada.»

Page 3, ligne 32.—Après « tarif », retrancher tout le reste de l'article 13.

Page 3, ligne 40.—Après l'article 13, insérer le suivant comme clause « *a* »:—

Clause « A ».

« Rien dans la présente loi, ni dans la *Loi des télégraphes,* n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou au travers d'une voie publique, ou autre lieu public, des lignes de télégraphe ou de téléphone, ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou à disposer de l'excédent de force provenant des usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique, ou le dit autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec la dite municipalité; ou à vendre, céder ou distribuer de l'énergie ou de la force dans, ou pour usage dans les limites d'une municipalité, sans le consentement, exprimé par règlement, de telle municipalité.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (105) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Steamship Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 22.—Après « *de fer* », retrancher la fin de l'article 9, et y substituer les mots suivants: « sauf à celles des dispositions de cette loi qui concernent les expropriations de terrains ».

Page 2, ligne 31.—Substituer « la valeur » à « le coût ».

Page 3, ligne 1.—Après « Compagnie », retrancher la fin de l'article 12.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les dits amendement soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill, tel qu'amendé, a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (V 1) intitulé: « Loi concernant la *Alsek and Yukon Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 7.—Retrancher « quatre » et insérer « deux ».

Page 1, ligne 9.—Retrancher « sept » et insérer « cinq ».

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les dits amendement soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (W 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The New Ontario and Quebec Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 13.—Après « *The* » insérer « *New* ».

Page 2, ligne 39.—Après « transport », retrancher les mots qui suivent, jusqu'à la fin de l'article 9.

Page 3, ligne 34.—Après « compagnie », ajouter l'article suivant comme clause « *A* »:—

Clause « A ».

« Rien dans la présente loi, ni dans la *Loi des télégraphes*, n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou au travers d'une voie publique, ou autre lieu public, des lignes de télégraphe ou de téléphone, ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice ou à disposer de l'excédant de force provenant des usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique, ou le dit autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions, à être arrêtées avec la dite municipalité; ou à vendre, céder ou distribuer de l'énergie ou de la force dans, ou pour usage dans les limites d'une municipalité, sans le consentement, exprimé par règlement de telle municipalité.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les dits amendement soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (113) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Central Canada Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 14.—Après « Nord-Ouest » ajouter le paragraphe suivant, comme paragraphe 2 de l'article 7:—

« 2. Si, de l'avis de la Commission des chemins de fer pour le Canada, vu la configuration du pays que traverse la dite passe par laquelle le chemin de fer franchit les montagnes Rocheuses, il est impraticable ou excessivement onéreux de construire plus d'une ligne de chemin de fer par la dite passe, la compagnie doit accorder des droits de circulation à toute autre compagnie de chemin de fer les demandant pour son chemin de fer dans la dite passe, et aussi dans les abords de la passe, aux conditions qui seront convenues ou, dans un désaccord, qui seront fixées par la Commission des chemins de fer pour le Canada.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (110) intitulé: « Loi concernant la *Peoples Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 5, ligne 32.—Après « Compagnie » retrancher le reste de l'article.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (O 1) intitulé: « Loi modifiant et refondant les lois relatives au havre de Toronto », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 12.—Substituer « législation " à « loi ».

Page 1, ligne 13.—Substituer le suivant à l'article 3:—

« 3. Les Commissaires nommés de temps à autre selon les dispositions de la présente loi sont par là constitués en une corporation portant nom « *The Toronto Harbour Commissioners* ».

Page 2, ligne 16.—Retrancher l'article 5.

Page 2, ligne 23.—Substituer le suivant à l'article 6:—

« 6. Pour les fins de la présente loi, le port et le havre de Toronto seront censés comprendre toutes les eaux, à l'ouest d'une ligne tirée franc sud astronomiquement à un mille statutaire du point où la limite est de la cité coupe la ligne de rivage du lac Ontario, à l'eau haute, à l'est d'une ligne tirée franc sud astronomiquement à un mille statutaire du point où une ligne tirée franc sud astronomiquement de la limite ouest de la cité, sur le chemin longeant le lac, coupe la ligne de rivage du lac Ontario, à l'eau haute, et au nord des lignes tirées des extrémités sud des deux dites lignes par un point situé à un mille statutaire franc sud du phare de Gibraltar-Point; ainsi que les quais particuliers et autres propriétés riveraines et lots de grève dans les limites de la cité; et aussi les docks, rivages et grèves de l'île et de la péninsule.»

Page 2, ligne 37.—Ajouter le paragraphe suivant comme paragraphe 2 de l'article 8:—

« (2) Les commissaires qui doivent être nommés par la cité de Toronto seront désignés au conseil par le bureau de contrôle; et, à défaut de cette désignation, aucun commissaire ne doit être nommé ou choisi à moins d'un vote affirmatif d'au moins les deux tiers des membres présents et votants du conseil; mais, par un vote de la majorité, le conseil peut renvoyer cette désignation au bureau de contrôle pour qu'il en délibère à nouveau.»

Page 3, ligne 1.—Substituer le suivant à l'article 9:—

« 9. Un commissaire nommé par le Gouverneur en conseil peut se démettre en notifiant par écrit sa démission au Gouverneur en conseil, et un commissaire nommé par le conseil municipal de Toronto, en notifiant par écrit sa démission au conseil.»

Page 3, ligne 9.—Substituer le suivant à l'article 10:—

« 10. Lorsqu'il surviendra une vacance parmi les commissaires nommés par le conseil municipal de Toronto ou sur la recommandation du « Board of Trade » de la cité de Toronto, que cette vacance se produise soit par expiration du terme d'office, soit autrement, le corps qui aura nommé ou recommandé le commissaire démissionnaire fera la nomination ou la recommandation de son successeur dans un délai de trente jours, et, s'il n'est pas procédé à cette nomination ou à cette recommandation dans ce délai, le Gouverneur en conseil peut nommer une personne pour remplir cette vacance, et la personne ainsi nommée exercera ses fonctions à tous égards, comme les eût exercées le commissaire à la place duquel cette personne aura été nommée.»

Page 3, ligne 22.—Substituer « un maître du havre et tels autres » à « tous les ».

Page 4, ligne 1.—Retrancher le paragraphe 2 de l'article 15.

Page 4, ligne 12.—A l'article 16 substituer les suivants, comme articles 16 et 17:—

« 16. La Corporation peut posséder, prendre en possession, mettre en exploitation et administrer, pour le compte de la cité de Toronto, subordonnément aux termes et conditions qui, à l'époque où le contrôle en sera transmis à la Corporation, seront convenues avec le conseil municipal, l'étendue connue sous le nom de Baie Ashbridge, ainsi que les quais particuliers et lots de grève appartenant à la cité de Toronto dans

le havre tel que délimité par la présente loi, et toutes autres propriétés qui peuvent être mises sous la juridiction de la Corporation.

« (2) La Corporation aura le pouvoir d'acquérir, d'exproprier, de posséder, de vendre, de louer et d'autrement aliéner les propriétés immobilièes, constructions ou autres biens qui seront jugés nécessaires ou opportuns au développement, à l'amélioration, l'entretien et la protection du havre tel que délimité dans la présente loi, ou pour l'administration, le développement et le contrôle de ces biens, ou pour l'une quelconque des autres fins de la présente loi, et de placer de nouveau, à sa discrétion, les produits en provenant.

« (3) Nonobstant toute disposition de la présente loi, la Corporation ne doit, sans le consentement préalable du Gouverneur en conseil, vendre, aliéner, mettre en mortgage ou autrement céder aucun terrain acquis par ses prédécesseurs ou par elle du gouvernement de la ci-devant province du Haut-Canada, de la ci-devant province du Canada, ou du Canada.

« 17. La Corporation aura le pouvoir de réglementer et de contrôler l'emploi et l'exploitation de tout terrain et de toute propriété du bord de l'eau dans les limites de la cité, et de tous docks, quais, chenaux, édifices et matériel d'exploitation érigés ou employés en dépendance du bord de l'eau, et à ces fins elle peut édicter des règlements ainsi qu'il est pourvu ci-après.

« (2) La Corporation aura le pouvoir de construire et d'entretenir des docks, des chenaux, des entrepôts, des monte-charges ou autres bâtiments, des matériels d'exploitation et des appareils pour servir aux opérations du havre ou à l'industrie du transport, avec faculté de vendre, de louer ou de tenir en service ces constructions et bâtiments.

« (3) Subordonnément à celles des dispositions de la *Loi des chemins de fer* qui sont applicables à l'exercice des pouvoirs accordés par le présent paragraphe, la Compagnie peut—

« (*a*) construire, acquérir par achat, location ou autrement, entretenir et mettre en service des chemins de fer dans les limites du port et du havre de Toronto, tels que délimités par la présente loi;

« (*b*) conclure au besoin des traités avec toute compagnie ou toutes compagnies de chemin de fer pour l'entretien, par telle compagnie ou par telles ou par l'une quelconque de telles compagnies, de ces chemins de fer et pour leur mise en service au moyen de quelque force motrice que ce soit, et de manière, à toutes époques, à procurer à toutes autres compagnies de chemin de fer dont les lignes atteignent le havre les mêmes facilités de trafic que celles dont jouït telle compagnie ou telles compagnies;

« (*c*) faire des arrangements avec des compagnies de chemin de fer et des compagnies de navigation en vue de faciliter le trafic au, du, ou dans le havre, ou en vue d'établir des raccordements entre les lignes ou navires de ces compagnies et ceux de la Corporation;

mais rien dans ce paragraphe ne doit être considéré comme constituant la Corporation en compagnie de chemin de fer.

« (4) La Corporation peut posséder et tenir en service, au moyen de quelque force motrice que ce soit, toutes sortes d'appareils, d'outillages et de machines en vue d'accroître l'utilité du havre ou d'y faciliter le trafic.

« (5) Les dispositions de la *Loi concernant la protection des eaux navigables* s'appliquent à toute entreprise de la Corporation portant atteinte à quelque eau navigable.»

Page 5, ligne 22.—Substituer « des articles précédents » à « de l'article précédent ».

Page 5, ligne 27.—Après « améliorations », insérer « et à toutes les autres charges de la corporation ».

Page 5, ligne 37.—Retrancher l'article 19.

Page 5, ligne 43.—Substituer le suivant à l'article 20:—

« 20. Lorsque la Corporation désire acquérir des terrains pour quelque objet de la présente loi, si la Corporation ne peut s'entendre avec le propriétaire de l'immeuble qu'elle est autorisée à acquérir, relativement au prix qui doit être payé pour cet immeuble, alors la Corporation aura le droit d'acquérir cet immeuble sans le consentement du propriétaire, et les dispositions de la *Loi des chemins de fer*, relatives à la prise de possession de terrains par des compagnies de chemin de fer, doivent s'appliquer *mutatis mutandis* à l'acquisition de ces terrains par la Corporation.»

Page 6, ligne 30.—Substituer « peuvent grever » à « grèveront ».

Page 6, ligne 31.—Après « contrôle », retrancher le reste du premier paragraphe et y substituer: « subordonnément aux diverses exceptions énoncées à l'article 16 de la présente loi ».

Page 8, ligne 15.—Après « chargée », insérer le paragraphe suivant, comme paragraphe 2:—

« (2) Aucun de ces règlements n'aura de force, ni d'effet, avant d'avoir été ratifié par le Gouverneur en conseil et d'avoir été publié dans la *Gazette du Canada*.»

Page 8, ligne 16.—A « tous tels règlements », substituer: « tout règlement ».

Page 8, ligne 23.—Retrancher « par la Corporation ».

Page 10, ligne 5.—Retrancher l'article 32.

Dans l'annexe.

Ajouter: 25 Victoria, c. 26..	Acte pour amender l'Acte pour l'administration du havre de Toronto.	En entier.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient adoptés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (A 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 18.—Retrancher les articles 1 et 2 et les remplacer par ce qui suit comme articles 1, 2 et 3:—

« 1. Les personnes mentionnées nominativement au préambule de la présente loi, et toutes les personnes, autres que des corporations, qui sont, à la date de l'adoption de la présente loi, membres de l'association non constituée en corporation mentionnée au préambule de la présente loi, ainsi que les personnes qui ci-après, conformément aux dispositions de la présente loi, deviendront membres de la corporation constituée par la présente loi, sont constitués en une corporation sous le nom de *The Restigouche Riparian Association*, ci-après appelée « l'Association ».

« 2. Les objets de l'Association sont de promouvoir et aider—

« (*a*) la conservation des rivières Restigouche et Matapédia comme rivières à saumon;

(*b*) la propagation, par moyens naturels et artifiiciels, du saumon atlantique dans ces rivières; et, si l'Association le juge à propos, dans toutes autres eaux en Canada.

« 3. La constitution de la dite association constituée en corporation est énoncée dans l'annexe de la présente loi. L'énumération des objets de la dite association non constituée en corporation énoncée au deuxième paragraphe de l'annexe est remplacée par l'article 2 de la présente loi. La dite constitution énoncée dans la dite annexe est, autrement, la constitution de l'association, sauf en autant qu'elle est incompatible avec la présente loi.»

Page 2, ligne 32.—Retrancher les mots depuis « modifier » jusqu'à « pour », ligne 34, ces deux mots inclusivement, et les remplacer par les suivants: « des règlements, non contraires à la loi ni aux dispositions de la présente loi, pour—».

Page 2, ligne 41.—Après « autre », insérer « mais nulle corporation ne peut être membre de l'Association ».

Page 3, ligne 12.—Retrancher l'article 5 et le remplacer par le suivant, comme article 6:—

« 6. Subordonnément aux lois provinciales, l'association peut acquérir, par don, achat ou bail, les propriétés immobilières ne dépassant pas, dans leur ensemble, la valeurs de cent mille dollars, qui peuvent être nécessaires pour son usage et son occupation réels et pour accomplir ses objets, et elle peut les posséder, utiliser, administrer, vendre, louer, hypothéquer ou autrement aliéner ».

Page 3, ligne 38.—Retrancher l'article 7 et le remplacer par ce qui suit, comme articles 8 et 9:—

« 8. Dans les six mois de l'adoption de la présente loi, l'association doit faire inscrire dans un registre tenu à cette fin au siège de l'Association, et sous l'attestation de la signature du secrétaire de l'Association, la constitution et les règlements alors en vigueur de l'Association, et une liste des membres de l'Association, donnant le nom au long, l'occupation, et l'adresse du bureau de poste de chaque membre.

« (2) L'Association doit faire inscrire dans le dit registre et faire attester immédiatement tous changements apportés à la constitution ou aux règlements, tous les nouveaux règlements faits, et tous changements dans la liste des membres ou dans les détails y relatifs ci-dessus exigés.

« (3) Lorsque le registre est fait en premier lieu, l'Association doit immédiatement en déposer une copie certifiée aux bureaux du Secrétaire d'Etat pour le Canada, du secrétaire provincial de la province de Québec et du secrétaire provincial de la province du Nouveau-Brunswick, respectivement. Ces copies doivent être certifiées sous le sceau de l'Association et la signature de l'officier président ou du secrétaire de l'Association.

« (4) Le ou avant le premier jour de mars de chaque année, l'Association doit déposer dans chacun des dits bureaux une copie ainsi certifiée du dit registre contenant tous les changements mentionnés au paragraphe 2 du présent article, qui ont été faits jusqu'au trente et unième jour de décembre de l'année précédente.

« (5) Pour tout défaut ou toute négligence de se conformer aux exigences ci-dessus énoncées au présent article, l'Association est passible, sur conviction sommaire d'une amende n'excédant pas cinquante dollars.

« 9. Rien dans la présente loi ne doit être interprété comme tendant à enlever, ou amoindrir de quelque manièrèe que ce soit, les droits, devoirs, pouvoirs, privilèges, obligations ou responsabilités de quelque autorité ou personne, relativement aux rivières Ristigouche et Matapédia ou aux eaux tributaires de l'une ou l'autre de ces rivières.»

Dans le préambule.

Page 1, ligne 8.—Retrancher les mots depuis « temps » jusqu'à « et », ligne 29, et les remplacer par ce qui suit: « et considérant que la dite association désire être constituée en corporation pour les objets ci-après énoncés; ».

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (75) intitulé: « Loi concernant la compagnie manufacturière McClary », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 6—Retrancher l'article 1 pour lui substituer le suivant:—

« 1. Est modifié le chapitre 116 des lois de 1882 par l'addition des articles suivants:—

« (12) S'ils y sont autorisés par un règlement ratifié par un vote des actionnaires présents en personne ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale régulièrement convoquée à cette fin et représentant au moins les deux tiers en valeur du capital souscrit de la Compagnie, les directeurs peuvent au besoin employer les fonds de la Compagnie à l'achat d'actions de toute autre compagnie qui fabrique des marchandises de même nature que celles fabriquées par la Compagnie ou dont elle fait commerce.»

Page 1, ligne 30.—A « *vote d'* », substituer: « vote des actionnaires présents en personne ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale régulièrement convoquée à cette fin et représentant ».

Page 1, ligne 31.—Après « Compagnie », retrancher les mots qui suivent jusqu'à la fin de l'article.

Page 1, ligne 34.—A « *vote d'* », substituer « vote des actionnaires présents en personne ou représentés par fondés de pouvoirs à une assemblée générale régulièrement convoquée à cette fin et représentant ».

Page 2, ligne 1.—Après « Compagnie », retrancher les mots qui suivent jusqu'à la fin de l'article.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (V) intitulé: « Loi concernant un brevet accordé à la *Goldschmidt Thermit Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 22.—Correction dans version anglaise seulement.

Page 1, ligne 25.—Retrancher après « personne » jusqu'à « a ».

Page 2 ligne 2.—Après « adoptée », retrancher tous les mots jusqu'à la fin du bill.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (43) intitulé: « Loi concernant un brevet de la *Conduits Company, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 25.—Après le mot « Quiconque », retrancher les mots jusqu'à « a ».

Page 1, ligne 31.—Après le mot « rendue », retrancher tous les mots qui suivent jusqu'à la fin du bill.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement aux dits amendements.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (111) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Saskatoon and Hudson Bay Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (106) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Lake Erie and Northern Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (101) intitulé: « Loi concernant la *Huron and Ontario Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (80) intitulé: « Loi concernant la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (44) intitulé: « Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (32) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *Lloyds Casualty Company of Canada* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il et son titre sera-t-il: « Loi constituant en corporation *The Casualty Company*» ?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The North West Loan Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il et son titre sera-t-il: « Loi constituant en corporation *The Canada West Loan Corporation*» ?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (A 2) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le dix-septième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Pauline Winslow Saunderson, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Robert William Logan », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (C 2) intitulé: « Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion pour l'adoption du rapport, tel que de nouveau amendé par le comité de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires, sur le bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables ».

Après un nouveau débat,

Sur motion de l'honorable Sir Mackenzie Bowell, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Hudson's Bay Mortgage Corporation* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues en tant qu'elles ont rapport au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Legris, il a a été

Ordonné. que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 4 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Beith, Belcourt, Bolduc, Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Costigan, Davis, Derbyshire, Dessaulles, Domville, Douglas, Edwards, Gillmor, Jones, Kirchhoffer, Lavergne, Macdonald (Victoria), MacKeen, McDonald (Cap-Breton), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Mitchell, Monplaisir, Poirier, Power, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Yeo, Young.

Prières.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. Yeo:—

De la *Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company.*

Un message de la Chambre des Communes avec un bill (160) intitulé: « Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 et de l'exercice expirant le 31 mars 1912 » auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que les règles 23*f*, 24 (*a*) et (*b*), 63 et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter les bills (X) et (Y) intitulés: « Loi concernant *The Manitoba Radial Railway Company* » et « Loi concernant *The Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un autre message de la Chambre des Communes pour rapporter les bills Nos 44, 60, 73, 81, 82, 92 et 113, intitulés respectivement: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve »; « Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent »; « Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company* »; « Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company* »; « Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company* »; « Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company* »; « Loi constituant en corporation la *British Columbia and Central Canada Railway Company* », et informant cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat aux dits bills, sans amendement.

Un autre message de la Chambre des Communes, pour renvoyer les bills B 1, C 1, D 1, E 1, F 1, G 1, H 1, S 1 et T 1, qui sont comme suit:—

« Loi pour faire droit à Maggie Florence Sadler ».
« Loi pour faire droit à Gertrude Maude Grant ».
« Loi pour faire droit à George Addison Brown ».
« Loi pour faire droit à Mary Hamilton Johnston ».
« Loi pour faire droit à Dalton Mabel Stapleton ».
« Loi pour faire droit à Lorne Forbes Robertson »
« Loi pour faire droit à Cecil Ernest Freeman ».
« Loi pour faire droit à Ethel May Hornell ».
« Loi pour faire droit à Paulina Verena Meyer ».
Aussi les témoignages relatifs aux dits bills.

L'honorable M. Thompson, président intérimaire du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (123) intitulé: « Loi constituant en corporation Banque Internationale du Canada », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Ele a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'honorable M. Jones, du comité spécial auquel ont été renvoyés les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », a présenté le rapport suivant.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité spécial, auquel ont été renvoyés les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », a, en conformité de l'ordre de renvoi du 15 mars, examiné les dits articles, et il a maintenant l'honneur de faire rapport au sujet des dits articles, avec les amendements suivants:—

Page 33, ligne 41.—Après « loi », insérer « et aux règles et règlements faits par la commission ».

Page 34, ligne 2.—Après « loi » insérer « ou aux règles ou règlements, ».

Page 34, ligne 3.—Après « commission », insérer: « néanmoins, dans le cas de cette révocation, il peut y avoir appel au Gouverneur en conseil, mais pendant l'instruction de l'appel, la révocation reste en vigueur ».

Page 34.—Retrancher l'article 123.

Pages 69 et 70.—Retrancher l'alinéa (*a*) de l'article 242.

Votre comité a l'honneur de faire rapport que, à son avis, l'article 123 et l'alinéa (*a*) de l'article 242 soient retranchés, et qu'une disposition régulière soit faite pour l'opération de ce qu'on appelle communément « élévateurs d'hôpital », subordonnément aux règles et règlements qui seront faits par la commission.

Et que plein pouvoir soit donné à la commission, subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil, de faire, de temps à autre, tous règles et règlements ultérieurs qui peuvent être jugés opportuns pour assurer que les élévateurs de tête de ligne soient administrés et opérés au plus grand avantage des producteurs de grain et du pays en général.

Votre comité a entendu les témoignages de différentes sources en faveur et contre les dits articles, y compris ceux des représentants des Producteurs de grain de l'Ouest, des élévateurs de tête de ligne, des exportateurs, des meuniers et des autres intéressés.

Copie de ces témoignages, sous forme imprimée, est présentée à la Chambre avec ce rapport.

Le tout respectueusement soumis.

L. MELVIN JONES,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Jones, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

L'honorable M. Davis, du comité spécial, auquel ont été renvoyés les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », a présenté le rapport suivant de la minorité.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
3 avril 1911.

Nous, les membres soussignés du comité spécial nommé pour étudier les articles 122, 123 et 242 du bill (Q), avons l'honneur de recommander que ces articles soient maintenus.

La façon dont le commerce de grains s'est fait aux élévateurs de tête de ligne n'a pas été dans l'intérêt du public, et c'est l'un des griefs particuliers que ce bill est chargé

de redresser. Ce Bill a été rédigé après qu'eurent été entendues les plaintes et les contestations des parties lésées, et il est considéré comme comportant le minimum de la législation nécessaires à l'établissement des réformes requises.

La seule objection qui ait été faite devant le comité, aux articles susdits, a été formulée par un petit groupe d'exploitant d'élévateurs dont les intérêts sont contre le bien public, et dont le mode d'opérations est en grande partie la cause de la législation proposée. Ces gens ne prétendent pas que les articles en question contrarient les intérêts du public, mais que l'application de ces articles porterait atteinte aux droits particuliers dont jouissent les élévateurs de tête de ligne. Mais, à notre avis, les intéressés n'ont pas réussi à démontrer que le sacrifice des droits acquis serait tel qu'il justifierait la suppression des articles susdits. Mais sous le régime de la loi existante, tous les élévateurs de tête de ligne étaient considérés comme élévateurs publics, assujétis au contrôle le plus rigoureux du gouvernement, ainsi qu'aux modifications pouvant à toute époque être considérées favorables à l'intérêt public. Ces gens ne peuvent établir que la législation projetée dût sérieusement entraver la source de leurs gains, mais, d'autre part, ils ont admis que, par l'effet de la législation projetée, l'augmentation de la production du grain serait chaque année plus que suffisante à faire réaliser des profits à tous les élévateurs, et que, le gouvernement ayant le contrôle des taux à imposer, il y aurait garantie que ces taux suffiraient à payer un dividende convenable sur les placements.

La preuve établie devant le comité fit voir que les exploitants des élévateurs de tête de ligne conduisent invariablement des séries d'autres élévateurs en correspondance avec ces élévateurs de tête de ligne, et qu'un pareil système tend à supprimer ou à écarter des affaires tous les élévateurs qui ne se raccordent pas à un élévateur de tête de ligne. Sous le régime de la législation projetée, tous les élévateurs auraient une chance égale, de sorte que, même si les droits de quelques-uns doivent en souffrir, les droits de plusieurs seront sauvegardés. Pendant que, d'un côté, quelques-uns demandent la suppression de certaines parties de ces articles, d'un autre côté, les représentants de 300,000 fermiers et de 300 meuniers du Canada réclament du gouvernement cette législation bienfaisante, au moyen de laquelle la supériorité du grain canadien et de ses produits sera conservée sur les marchés du monde, et au moyen de laquelle les producteurs de grain, plutôt que les manipulateurs du grain, jouiront des bénéfices qui en découleront.

M. Watts, secrétaire de l'Association des meuniers d'Ontario, l'un des hommes les mieux renseignés qui ont témoigné devant le comité, a démontré d'une façon concluante qu'il est absolument nécessaire de maintenir ces articles dans l'intérêt du commerce du grain de la Puissance, et qu'il n'y a aucun danger en l'espèce de léser des droits établis. M. Hogg, de la section des grains du Board of Trade de Toronto, a donné le même témoignage, de même que M. Flavelle, qui représente les gros intérêts meuniers du pays. M. McKenzie, secrétaire des producteurs de grain du Manitoba, M. Maharg, président des producteurs de grain de la Saskatchewan, et M. Bower, des *United Farmers* d'Alberta, et président du *Canadian Council of Agriculture* qui représente les intérêts fermiers du Canada, ont démontré qu'il est absolument nécessaire de maintenir ces articles dans l'intérêt des fermiers et du pays en général, afin de conserver à notre grain la cote supérieure qu'il possède actuellement.

Dans l'état actuel de la loi, le commerce de grain de l'Ouest devient le monopole de quelques magnats, et la situation empire d'année en année. Les articles à l'étude atteignent le mal à sa racine, et amélioreront l'état actuel et peu satisfaisante des choses, si ces articles sont supposé nuls, les réclamations du peuple qui demande d'être secouru n'auront pas été écoutés.

JAMES M. DOUGLAS,
THOS. O. DAVIS,
P. TALBOT.

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat, le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Son Honneur le Président a informé le Sénat qu'il avait reçu la communication suivante du secrétaire du Gouverneur général:—

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL,
OTTAWA, 4 avril 1911.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable Juge en chef du Canada, agissant comme député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle du Sénat, le 4 courant, à trois heures et un quart, pour sanctionner certains bills, qui ont été adoptés par le Sénat et la Chambre des Communes au cours de la présente session du Parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obiéssant serviteur,

D. O. MALCOLM,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable
Président du Sénat.

L'honorable M. Watson a présenté au Sénat un bill (H 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Thompson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Watson a présenté au Sénat un bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les règles 23 (*f*), 30 et 63 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant,

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

L'honorable M. Thompson a présenté au Sénat un bill (J 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jones, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (K 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Nellie Bridgland Morrison ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (L 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Frances Wittington Truesdell ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Casgrain a présenté au Sénat un bill (M 2) intitulé: « Loi amendant la Loi des jeunes délinquants, 1908 ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois le jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat, en date du 22 février 1911, demandant copie de tous ordres en conseil et de tous décrets émanés du ministre de l'Intérieur, donnant de temps à autre au commissaire des Territoires du Nord-Ouest, depuis sa nomination comme tel, les instructions qu'il doit suivre dans l'exercice de ses pouvoirs exécutifs en ce qui concerne le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 181.*)

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat, en date du 31 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à la Compagnie Martineau par les différents ministères du pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74g.*)

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat, en date du 31 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Jean Drolet, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74h.*)

Aussi, une réponse à une adresse du Sénat, en date du 16 mars 1911, demandant copie de toute la correspondance relative à l'échouement en août 1910, du navire *Manchester Engineer* près du détroit de Belle-Ile et de l'enquête tenue à ce sujet à Québec dans le mois de septembre ou d'octobre dernier.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 182.*)

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 février 1911, pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à O. Picard et Fils, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74i.*)

Aussi, une réponse à une adresse du Sénat, en date du 22 février 1911, demandant:—

1. Copie des documents relatifs à la nomination de Martin Dickie au commandement du 76me régiment des comtés de Colchester et de Hants.

2. Copie des documents relatifs à la recommandation du major J. L. Barnhill, par le lieutenant-général Drury et autres, au commandement du dit régiment.

3. Copie de tous documents se rapportant de quelque manière que ce soit aux raisons ou causes pour lesquelles le dit major Barnhill, l'officier senior du dit régiment, n'aurait pas dû être nommé au commandement de ce régiment.

4. Copie de toute correspondance et autres papiers et documents relatifs à la récente réorganisation du 78me régiment de Highlanders de Colchester, Hants et Pictou.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 183.*)

Aussi, le rapport du département du Commerce, pour l'exercice expiré le 31 mars 1910. Partie VII—Commerce avec les pays étrangers et Traités et conventions.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 10f, 1911*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74j.*)

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat, en date du 9 mars 1911, pour la production d'une copie du contrat intervenu entre la Banque de Montréal et la People's *Bank of Halifax* en 1905, au sujet de la situation financière et des obligations de la maison Carrier et Lainé, contrat dont copie a été passée au gouvernement lors des transactions financières intervenues entre la Banque de Montréal et le gouvernement en 1909.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 87d.*)

Aussi, les Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon au cours de l'année 1910.

Ordonné, qu'elles soient déposées sur la table, et elles sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 40a.*)

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-deuxième rapport.

Relativement à la pétition de Hugh Samuel Bell, de Waskada, dans la province du Manitoba, cultivateur, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Emma Morrisson Webber, actuellement de l'Etat de North-Dakota, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-troisième rapport.

Relativement à la pétition de Fanny Mary Healy, de la cité de Calgary, dans la province du Manitoba, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Clarence Grenville Healy, de Seattle, Etat de Washington, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-quatrième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-quatrième rapport.

Relativement à la pétition de Violet Jane Dakin, de la ville de Medicine-Hat, dans la province de l'Alberta, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec William Dakin, de la cité d'Edmonton, province de l'Alberta, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-cinquième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 43,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-cinquième rapport.

Relativement à la pétition de Joseph Doust, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, papetier, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Addie Alvetta Doust, de la dite cité de Toronto, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que les dits rapports soient pris en considération par le Sénat le vingt courant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Son Honneur le Président a présenté au Sénat la Commission de l'honorable Sir Charles Fitzpatrick, le nommant député de Son Excellence le Gouverneur général.

Elle a alors été lue par le greffier, et elle est comme suit:—



COMMISSION.

GREY.

[L.S.]

Nommant l'honorable Charles Fitzpatrick, député de Son Excellence le Gouverneur général du Canada. Datée du 19 juillet 1906.

Enregistrée le 19 juillet 1906.

JOSEPH POPE.

Par Son Excellence le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et baronnet; chevalier Grand-Croix de l'Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

CANADA.

A l'honorable Sir Charles Fitzpatrick, juge en chef du Canada,

SALUT:—

Sachez que, étant bien sûr de votre loyauté, fidélité et habileté, Je, le très honorable Sir Albert Henry George, comte de Grey, Gouverneur général du Canada, comme il est dit ci-dessus, en vertu et par suite du pouvoir et autorité qui m'a été conféré par la commission sous le seing manuel royal et le sceau de Sa Majesté le Roi Edouard Sept, me constituant et nommant le Gouverneur général de Sa Majesté dans et pour la Puissance du Canada et par « l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867 », vous nomme, vous le dit honorable Charles Fitzpatrick, constitue et désigne pour être mon député dans la Puissance du Canada et pour, en cette qualité exercer mais subordonnément à toute restriction ou direction exprimé ou donné de temps à autre par Sa Majesté tous les pouvoirs, autorités et fonctions qui me sont conférés et que je puis exercer de droit en ma qualité de Gouverneur général, sauf et excepté le pouvoir de dissoudre la Chambre des Communes du Canada.

Vous, dit honorable Charles Fitzpatrick, aurez, posséderez et exercerez la dite charge de député de moi-même, Gouverneur général du Canada, pour les fins susdites, avec tous les pouvoirs, droits et privilèges y appartenant ou qui devraient lui appartenir durant mon bon plaisir.

Pourvu toujours que la nomination de vous, le dit honorable Charles Fitzpatrick, comme mon dit député, ne porte pas atteinte à l'exercice des pouvoirs, autorités ou fonctions par moi en personne comme Gouverneur général.

Donné sous mon seing et mon sceau d'armes, à Ottawa, ce dix-neuvième jour de juillet, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent six, et la sixième du règne de Sa Majesté.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

Le Sénat s'est ajourné à loisir.

L'honorable juge en chef Sir Charles Fitzpatrick, agissant comme député de Son Excellence le Gouverneur général, étant assis dans le fauteuil aux pieds du Trône,

L'honorable Président a ordonné, au Gentilhomme Huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre « *que c'est le* « *désir du député de Son Excellence que les Communes se rendent immédiatement* « *auprès de Lui, dans la salle du Sénat* ».

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur,

Le greffier de la Couronne en chancellerie a lu les titres des bills à être sanctionnés, comme suit:—

Loi concernant la *South Ontario Pacific Railway Company.*

Loi concernant la *British Columbia Southern Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Guelph and Goderich Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Kootenay and Arrowhead Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Walkerton and Lucknow Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Dominion Atlantic Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa du Nord et de l'Ouest.

Loi concernant la *Burrard, Westminster Boundary Railway and Navigation Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Brockville, Westport and Northwestern Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Manitoba and North Western Railway Company of Canada.*

Loi constituant en corporation la *Empire Life Insurance Company of Canada.*

Loi modifiant la Loi de l'immigration.

Loi concernant la Compagnie E. B. Eddy.

Loi concernant la *Pontiac Central Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Loi concernant la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company.*

Loi concernant la *Canadian Western Railway Company.*

Loi constituant en corporation *The Guardian Accident and Guarantee Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Collingwood Southern Railway Company.*

Loi modifiant la Loi des inspections et de la vente.

Loi constituant en corporation *The Capital Life Assurance Company of Canada.*

Loi concernant la *London and North Western Railway Company of Canada.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.

Loi concernant la *Canadian Northern Quebec Railway Company.*

Loi concernant l'*Ontario Northern and Timagami Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Nord et d'Ominéca.

Loi concernant la compagnie dite *Quebec, Montreal and Southern Railway Company.*

Loi pour faire droit à Matilda Emo.

Loi concernant la Compagnie des imprimeurs du *Globe.*

Loi concernant l'*Athabasca Northern Railway Company.*

Loi constituant en corporation la *Niagara, Welland and Lake Erie Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Indian River Railway Company.*

Loi concernant la *Orford Mountain Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Southern Central Pacific Railway Company.*

Loi concernant la compagnie dite *The Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company.*

Loi constituant en corporation *The Alberta-Saskatchewan Life Insurance Company.*

Loi constituant en corporation *The Canadian Inter-mountain Railway Company.*

Loi concernant la *National Weekly Indemnity Company* et à l'effet de changer son nom en celui de *Merchants and Employers Guarantee and Accident Company.*

Loi concernant la Compagnie des chemins de fer *Ontario, Hudson's Bay and Western.*

Loi concernant la *Canadian Northern Ontario Railway Company.*

Loi concernant *The Manitoba Radial Railway Company.*

Loi concernant la *Hamilton, Waterloo and Guelph Railway Company.*

Loi pour faire droit à George Addison Brown.

Loi pour faire droit à Gertrude Maud Grant.

Loi pour faire droit à Mary Hamilton Johnston.

Loi pour faire droit à Dalton Mabel Stapleton.

Loi pour faire droit à Lorne Forbes Robertson

Loi pour faire droit à Cecil Ernest Freeman.

Loi pour faire droit à Ethel May Hornell.

Loi pour faire droit à Paulina Verena Meyer.

Loi pour faire droit à Maggie Florence Sadler.

Loi concernant la compagnie dite *Grand Trunk Pacific Branch Lines Company.*

Loi concernant la *Kettle River Valley Railway Company*, et à l'effet de changer son nom en celui de *The Kettle Valley Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain au Saint-Laurent.

Loi constituant en corporation la *Canadian Northern Branch Lines Company.*

Loi concernant l'*Alberta Central Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve.

Loi constituant en corporation la *British Columbia and Central Canada Railway Company.*

Loi constituant en corporation Banque Internationale du Canada.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants: —

Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des Communes a adressé la parole à Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général, comme suit:—

« Qu'il plaise à Votre Honneur:

« Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

« Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant:—

« Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 et de l'exercice expirant le 31 mars 1912 », que je prie humblement Votre Honneur de sanctionner.»

Alors, après que le greffier de la Couronne en chancellerie eut lu le titre du bill,

Le greffier du Sénat, sur l'ordre de Son Honneur, a dit:—

« Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.»

Le Député-Gouverneur s'est retiré et la Chambre des Communes s'est retirée.

Le Sénat a repris sa séance

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'au mercredi, dix-neuvième jour d'avril courant, à trois heures de l'après-midi.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, vingtième jour d'avril courant.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (B 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Robert William Logan », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elel a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Robert William Logan, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt et unième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Andrew Lorne Hamilton, ainsi que les témoignages à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi, vingtième jour d'avril courant.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (E 2) intitulé: « Loi à l'effet de conférer au Commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (F 2) intitulé: « Loi constituant en corporatoin le *Nipigon-Albany Canal and Transportation Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, dix-neuvième jour d'avril courant.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion que le bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada », soit renvoyé à un comité général, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, dix-neuvième jour d'avril courant.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion pour l'adoption du rapport tel que de nouveau amendé fait par le comité de l'Hygiène publique et de l'Inspection des substances alimentaires sur le bill (I) intitulé: « Loi concernant la pollution des eaux navigables ».

La question de concours ayant été posée sur la motion pour l'adoption du dit rapport, tel qu'amendé, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit amendement.

Sur motion de l'honorable M. Belcourt, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande le concours du Sénat.

L'honorable Président a informé le Sénat qu'il avait reçu le rapport suivant du greffier du Sénat:—

SÉNAT,

BUREAU DU GREFFIER,

OTTAWA, 1er avril 1911.

A l'honorable J. K. KERR,

Président du Sénat.

MONSIEUR,—Relativement à l'augmentation annuelle de salaire qui peut être accordée aux membres du service civil en conformité de l'article 37 de la Loi amendant la Loi du service civil, 1908, j'ai l'honneur de soumettre au Sénat s'il désire accorder la dite augmentation à ses employés, une liste de ceux qui pourraient la recevoir, en conformité de la classification faite par les sénateurs, rien dans leur conduite ne pouvant les priver de ce privilège.

Division	Noms.	Augmentation annuelle. $ c.
Première Division Sub-division A	R. W. Stephen	
	J. G. A. Creighton	
Première Division Sub-division B	E. J. Chambers	
	J. C. Young	100 00
	C. T. Gibbs	
	B. Nicholson	
	S. Lelièvre	
Deuxième Division Sub-division A	J. Bouchard	
	W. Chapman	
	L. DeMontigny	
Deuxième Division Sub-division B	A. L. Garneau	
	J. A. Choquette	
	A. D. Caron	
	A. Hinds	
	W. J. O'Neil	50 00
	J. Carleton	
Troisième Division Sub-division A	A. R. F. Ralph	
	E. Ash	
	N. Mcl. Wood	
	J. H. Pelletier	
	E. Bérubé	

Toutefois, dans le cas des six derniers employés, il n'y a rien dans les estimés pour subvenir à ces augmentations de salaires, malgré la demande faite au département des Finances pour en obtenir le montant nécessaire.

Je pourrais aussi ajouter que les prévisions du paragraphe 3 de l'article 37 de la loi ci-dessus pourraient être appliqués à M. Hinds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
SAM'L E. St. O. CHAPLEAU,
Greffier du Sénat.

En vous soumettant le rapport ci-dessus, je recommande que les augmentations ci-dessus soient accordées. De plus je recommande l'augmentation de salaire à M. Arthur Hinds, en conformité du paragraphe 3 de l'article 37 de la Loi amendant la Loi du service civil, 1908.

J. K. KERR,
Président du Sénat.

Chambre du Président,
Ottawa, 4 avril 1911.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power, a proposé :

Que la recommandation de Son Honneur le Président soit adoptée, mais seulement en tant qu'elle s'accorde avec les prévisions de la Loi amendant la Loi du service civil, 1908.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné au mercredi, dix-neuvième jour d'avril courant à trois heures de l'après-midi.

Mercredi, 19 avril 1911

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique, Beith, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Boyer, Campbell, Cartwright (Sir Richard), Chevrier, Cloran, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Dessaulles, Domville, Ellis, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), MacKeen, McHugh, McLaren, McMillan, McMullen, Miller, Mitchell, Montplaisir, Poirier, Power, Ratz, Riley, Ross (Halifax), Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Young, pour l'honorable M. Casgrain:—
De la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.

Par l'honorable M. Watson:—
De *The Canada National Fire Insurance Company.*

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-sixième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MARDI, 4 avril 1911.

Le comité permanent des Dicorces a l'honneur de présenter son vingt-sixième rapport.

Relativement à la pétition de Gertrude Mary Grantham, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Arthur Myles Grantham, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, contracteur, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signi-

fication d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la dite pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit de la pétitionnaire au redressement de griefs qu'elle demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage de la pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 23 mars 1911, demandant une copie de l'ordre en conseil, en date du 23 juin 1910, transférant du gouvernement aux commissaires du chemin de fer Transcontinental-National, le tronçon de chemin de fer entre le pont de Québec et la cité du même nom.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 77p.*)

Aussi, le rapport du département du Commerce de l'exercice financier expiré le 31 mars 1910, Partie VI, Service des steamers subventionnés.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 10e, 1911*).

Aussi, une réponse à un ordre du Sénat en date du 17 janvier 1911, pour la production d'une copie des arrangements conclus par le gouvernement avec le ci-devant propriétaire de la ferme Stadacona à Saint-Félix du Cap-Rouge, au sujet de l'acquisition de cette ferme et de son exploitation à l'avenir comme ferme expérimentale, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce double sujet.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 191.*)

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (Z) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Surety Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (L 1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec un amendement, auquel elle demande son concours.

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Dans le titre.

Retrancher tous les mots qui suivent le mot « Loi » et insérer « concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, et à l'effet de changer son nom en celui de *The Algoma Eastern Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec un amendement, auquel elle demande son concours.

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 4.—Après le mot « Alberta » insérer les articles suivants:—

« 4. Est encore modifié l'article 4 du chapitre 90 des lois de 1898, tel que modifié par l'article 2 du chapitre 200 des lois de 1903, par l'addition au dit article du paragraphe suivant:—

« (2) Ladite ligne de chemin de fer doit passer à ou près Cardston, Pincher-Creek, Cowley, Millarville et Priddis.»

« 5. Sont par la présente loi abrogés les articles 5, 6, 7, 8 et 16 du chapitre 90 des lois de 1898.»

« 6. La Compagnie peut, pour les objets de son entreprise, construire, acquérir et mettre en service des steamers et autres bateaux pour le transport des passagers et des marchandises, et construire, acquérir et céder des quais, docks, élévateurs, entrepôts, bureaux et autres bâtiments à être employés pour faciliter les opérations relatives à ce transport.

« 7. La Compagnie ne doit construire ni tenir en service sa ligne de chemin de fer le long d'une voie publique, d'une rue ou d'un autre lieu public sans avoir au préalable obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève cette voie publique, cette rue ou cet autre lieu public, ni autrement qu'aux conditions convenues avec la dite municipalité.

« 8. Pour les fins de son entreprise et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la *Loi des chemins de fer,* la Compagnie peut acquérir, mais non par voie d'expropriation, de la force ou énergie électrique ou autre qui peut être transmise et délivrée à tout endroit dans les municipalités à travers lesquelles le chemin de fer a été construit, et elle peut recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir cette force ou énergie sous toute forme quelconque, céder l'excédent et en percevoir des taxes et rémunérations, mais ces taxes et rémunérations ne peuvent être exigées ni perçues tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut aussi, en tout temps, reviser ce tarif.

« 9. Rien dans la présente ni dans la *Loi des télégraphes* n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou en travers d'une voie publique ou d'un lieu public, des lignes télégraphiques ou téléphoniques ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou à disposer de l'excédent de force provenant des usines

de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique ou le dit lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec la dite municipalité; ni à vendre, aliéner ou distribuer de la force ou énergie dans les limites d'une municipalité, sans le consentement de cette municipalité.

« 10. La Compagnie peut subordonnément aux dispositions de la *Loi des chemins de fer* construire et tenir en service sur son chemin de fer des lignes de télégraphe et de téléphone et établir des bureaux pour la transmission de dépêches télégraphiques ou l'échange de communications téléphoniques pour le public, et entreprendre ce service et en percevoir des taxes; et pour l'exploitation des dites lignes ou pour la transmission des dépêches télégraphiques ou l'échange de communications téléphoniques, elle peut subordonnément aux dispositions de la dite loi traiter avec toutes compagnies revêtues des pouvoirs nécessaires à la construction et à l'exploitation de télégraphes ou de téléphones, et relier ses propres lignes aux lignes de ces compagnies ou les louer à ces dernières.

« 2. Il ne sera demandé ni perçu de taxes ou rémunérations pour la transmission de dépêches télégraphiques et l'échange de communications téléphoniques ou pour la location ou l'usage des télégraphes et des téléphones de la Compagnie, tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut en tout temps reviser ce tarif.

« (3) La Partie II de la *Loi des télégraphes,* sauf les articles qui sont incompatibles avec la présente loi ou la *Loi des chemins de fer,* s'applique aux opérations télégraphiques de la Compagnie.

« 11. En sus des valeurs dont l'article 15 du dit chapitre 90 des lois de 1898 autorise l'émission, les directeurs s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite par l'article 136 de la *Loi des chemins de fer*, peuvent en tout temps emprunter des deniers pour l'acquisition, la construction, le prolongement ou le développement de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie est autorisée à acquérir, construire ou tenir en service; et afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens ou ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée.»

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Un autre message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter les bills 32, 62, 91 et 110, intitulés respectivement:—

« Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation* »;

« Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson »;

« Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company* »;

« Loi concernant la *People's Railway Company* »; et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat aux dits bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 7 avril 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre a approuvé la recommandation de l'honorable Orateur de la Chambre des Communes à l'effet de payer aux commis du bureau conjoint de distribution de

la Chambre des Communes et du Sénat l'augmentation annuelle de traitement, sous le régime de l'article 37 de la Loi de 1908 modifiant la Loi du service civil.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (G 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif à la Bibliothèque du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat de nouveau ajourné sur la motion pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics ».

Après un nouveau débat.

Sur motion de l'honorable Sir Richard Scott, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que la suite du débat soit remise à demain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au ibll (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, sesondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion que le bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada », soit renvoyé à un comité de toute la Chambre, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 20 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique,	Costigan,	Landry,	Poirier,
Beith,	Dandurand,	Lavergne,	Power,
Boucherville, de (C.M.G.),	David,	Legris,	Ratz,
Bowell (Sir Mackenzie),	Davis,	Macdonald (Victoria),	Riley,
Campbell,	Derbyshire,	MacKay (Alma),	Ross (Halifax),
Cartwright (Sir Richard),	Dessaulles,	MacKeen,	Roy,
Casgrain,	Domville,	McHugh,	Scott (Sir Richard),
Chevrier,	Douglas,	McLaren,	Talbot,
Choquette,	Ellis,	McMillan,	Tessier,
Cloran,	Farrell,	McMullen,	Thompson,
Comeau,	Gillmor,	Miller,	Watson,
	Jaffray,	Mitchell,	Wilson,
	King,	Montplaisir,	Young.
	Kirchhoffer,		

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De la compagnie dite *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company.*

Conformément à l'ordre du jour, la pétition suivante a été lue:—

De *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company,* compagnie constituée en corporation par la législature de la Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'une loi qui déclare que ses travaux sont à l'avantage général du Canada et l'autorise à relier sa voie ferrée au chemin de fer *Grand Trunk Pacific* à ou près de Eagle Lake.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à une adresse du Sénat en date du 24 novembre 1910, pour la production de la correspondance échangée entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses employés et les ingénieurs nommés pour préparer les plans du nouveau pont destiné à remplacer celui qui s'est offondré devant Québec en l'année 1907.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 137b.*)

Son Honneur le Président a présenté au Sénat la recommandation suivante:—

Mémoire.

Relativement au message reçu hier de la Chambre des Communes pour informer le Sénat que cette Chambre a approuvé la recommandation de l'Orateur à l'effet de

payer aux commis du bureau conjoint de la distribution du Parlement l'augmentation annuelle de salaire en conformité de l'article 37 de la Loi du service civil de 1908 modifiant la Loi du service civil, le soussigné a l'honneur d'acquiescer à la dite recommandation et de demander le concours du Sénat.

J. K. KERR,
Président du Sénat.

20 avril 1911.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que la recommandation du Président soit agréée par le Sénat et qu'un message soit porté à la Chambre des Communes pour informer cette Chambre que le Sénat acquiesce à la dite recommandation.

L'honorable M. Costigan a appelé l'attention du gouvernement sur le fait que le bureau des postes de la Chambre des Communes a fait une installation de boîtes de poste et il a demandé si le gouvernement a l'intention de faire la même chose pour les membres du Sénat au bureau de poste du Sénat.

Débat.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie de toutes les lettres écrites et envoyées à l'adresse de M. P. Doyle, agent d'immigration à Québec, par le surintendant de l'immigration, M. W. D. Scott, entre le 1er décembre 1906 et le 1er avril 1907 et le 1er décembre 1907 et le 1er avril 1908.

L'honorable M. Macdonald (Victoria), secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé en amendement:

Que les mots « d'hui en six mois » soient insérés après le mot « émane » dans la première ligne du dit ordre.

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, elle a été résolue dans la négative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1908 jusqu'au 31 mars 1911, les sommes d'argent payées par chacun des ministères publics à Archer et Cie, de Québec, marchands.

L'honorable M. Macdonald (Victoria), secondé par l'honorable M. Derbyshire, a proposé en amendement:

Que les mots « d'hui en six mois » soient insérés après le mot « émane » dans la première ligne du dit ordre.

Avec la permission du Sénat:

La dite motion en amendement a été retirée.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant année par année, depuis le 1er janvier 1907 jusqu'au 31 mars 1911, les sommes d'argent payées à même le trésor fédéral à M. Ulric Barthe, de Québec, publiciste, ex-secrétaire de la Compagnie du pont, traducteur, etc., pour ses services en ces diverses capacités ou de tout autre genre.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt et unième rapport du comité des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Andrew Lorne Hamilton, ainsi que les témoignages à l'appui, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté.

Après débat.

Sur motion de l'honorable M. Choquette, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (H 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden », ayant été lu,

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (J 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson » ayant été lu,

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jaffray, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jaffray, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (K 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Bridgland Morrisson », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (L 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Frances Whittington Truesdell », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M 2) intitulé: « Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908 », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le vingt-deuxième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Hugh Samuel Bell, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt-troisième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Fanny Mary Healy, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt-quatrième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Violet Jane Dakin, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt-cinquième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Joseph Doust, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération l'amendement fait par la Chambre des Communes au bill (L 1) intitulé: « Loi changeant le nom de la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé à l'amendement fait au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat de nouveau ajourné sur la motion pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics ».

Après un nouveau débat.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain et que ce soit le premier article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie de l'après-midi demain.

Vendredi, 21 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique,
Beith,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Comeau,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
Domville,
Douglas,
Ellis,
Farrell,
Gillmor,
Jaffray,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Macdonald (Victoria),
MacKeen,
McHugh,
McLaren,
McMillan,
McMullen,
Miller,
Mitehell,
Montplaisir,
Poirier,
Power,
Lutz,
Riley,
Ross (Halifax),
Roy,
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—
Par l'honorable M. David:—
De James Hunter. (*The Sault Saint Louis Light and Power Company*).

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—
De la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à porter son capital-actions à dix millions de dollars; et
De *The Canada National Fire Insurance Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour obtenir une licence du ministre des Finances.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (108) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (A 2) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (94) intitulé: « Loi concernant la *Western Central Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 4, ligne 2.—Retrancher « deux » et insérer « trois ».

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que la règle 24 (*a*) et (*h*) soit suspendue et que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 16.—Dans la version anglaise seulement.

Page 2, ligne 24.—Dans la version anglaise seulement.

Page 2, ligne 39.—Après « (*f*) », insérer « pour les fins de son entreprise, et sauf à ou près Fort-Frances ».

Page 2, ligne 40.—Substituer « ledit » à « tout ».

Page 2, ligne 40.—Après « canal » insérer « ou dans tout ».

Page 3.—Dans la version anglaise seulement.

Page 3, ligne 15.—Après « chenaux », insérer « —Mais les ouvrages autorisés par la présente loi ne doivent pas être construits, entretenus, ni mis en service de façon, de l'avis de la Commission des chemins de fer pour le Canada, à nuire au pouvoir hydraulique, aux terrains ou ouvrages de l'*Ontario and Minnesota Power Company, Limited*, à Fort-Frances et de cinq milles à l'ouest, suivant l'autorisation accordée par sa charte. Les plans, la construction et l'exploitation des ouvrages par la présente loi autorisés doivent être subordonnés à l'approbation et aux ordres de la Commission des chemins de fer pour le Canada.»

Page 3, ligne 26.—Après « 9 », insérer: « Subordonnément à la réserve mentionnée à l'article 8 de la présente loi ».

Page 5, ligne 29.—Après « franc-alleu » insérer ce qui suit comme « clause « A »:—

« *Clause* « *A* ».

« Rien dans la présente loi ne doit être interprété comme donnant à la Compagnie l'autorisation ou le pouvoir de pénétrer sur les terres publiques de la province d'Ontario, d'en prendre possession ou de s'en servir, pour l'une quelconque des fins mentionnées à l'alinéa (*f*) de l'article 8, sans le consentement du lieutenant-gouverneur en conseil.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant le montant des sommes d'argent payées annuellement par chacun des ministères publics à M. J. B. Côté, de Québec, marchand, depuis le 1er juillet 1908 jusqu'au 31 mars 1911.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (N 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (O 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (H 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Mary Kathleen Crittenden, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (J 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson », ayant été lu,

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McLaren, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Pauline Winslow Saunderson, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (K 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Nellie Bridgland Morrisson », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Nellie Bridgland Morrisson, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (L 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Frances Whittington Truesdell », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Frances Whittington Truesdell, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Legris a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes, relatif à la Bibliothèque du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (64) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and White River Railway Company* », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Yeo, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mercredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Jeudi, 25 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Choquette, Cloran, Comeau, Costigan, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, Domville, Douglas, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McMullen, Miller, Mitchell, Montplaisir, Poirier, Power, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company, demandant* l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et de son embranchement déjà autorisés et qui lui permette de construire un nouvel embranchement.

De James Hunter, président, et R. B. Bickerdyke, secrétaire, de *The Sault Saint Louis Light and Power Company,* de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux.

L'honorable M. Talbot a présenté au Sénat un bill (P 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (Q 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Joseph Doust ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Kirchhoffer, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-septième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 43,
Mardi, 25 avril 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-septième rapport.

Relativement à la pétition de William Francis Currie, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec Mary Ethel Floy Currie, de la dite cité de Toronto, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—

1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.

2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.

3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.

4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.

5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.

Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J. N. KIRCHHOFFER,
Président.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat le mercredi, troisième jour de mai prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, a présenté au Sénat une copie d'un ordre en conseil publié dans la *Gazette du Canada*, le 15 avril 1911, No 358, Règlements revisés relatifs à l'entrée des médecins dans le service naval.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 56o.*)

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Montplaisir, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour un état indiquant dans autant de colonnes:—

1. Les noms et prénoms de tous les officiers du contingent militaire canadien qui doit assister au couronnement du Roi;

2. Leur âge respectif;

3. Le grade qu'ils occupent actuellement dans la milice et celui qu'ils doivent occuper dans l'organisation du contingent;

4. L'arme à laquelle ils appartiennent (cavalerie, artillerie, infanterie montée, infanterie, etc.);

5. La division de la milice dont ils font partie (corps permanent, milice active volontaire, corps de réserve, réserve des officiers, officiers en retraite);

6. La province d'où ils sont tirés;

7. Dans quelle arme ils doivent servir (cavalerie, artillerie, infanterie montée, infanterie, etc., état-major).

Conformément à l'ordre du jour, le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », a été lu la troisième fois.

Avec la permission du Sénat:

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que la procédure ci-dessus soit prise de nouveau en considération.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

L'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que cette procédure soit rescindée.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

Alors, sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé de nouveau au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres pour être pris de nouveau en considération.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (108) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (A 2) intitulé: « Loi concernant *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company* », a été lu troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (94) intitulé: « Loi concernant la *Western Central Railway Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (15) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi Médicale du Canada », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du message de la Chambre des Communes demandant que tous comptes et pièces justificatives du Sénat pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, soit transmis à la dite Chambre, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Résolu, que, les comptes et pièces justificatives relatives aux dépenses faites par le Sénat durant l'exercice expirant au trente et unième jour de mars 1910 ayant été référés au comité de l'Economie interne et de la Comptabilité d'après la règle 103, et que ce comité les étudiant présentement, il n'est pas possible de fournir à la Chambre des Communes ces comptes et pièces tels que requis par le message de cette Chambre en date du vingt-quatre janvier.

Résolu, que, les comptes et pièces justificatives en question ayant été soumis à un minutieux et rigoureux examen de l'Auditeur général, et tous les membres de la Chambre des Communes pouvant se procurer, pour y référer, le rapport sur cet examen, il ne semble y avoir aucun intérêt public à fournir ces comptes et pièces justificatives à cette Chambre.

Résolu, que, les législations régissant la dépense des crédits votés aux deux Chambres du Parlement ayant jusqu'à présent été interprétés comme donnant à chaque Chambre plein contrôle des sommes votées pour ces fins, le Sénat est d'opinion qu'il vaut mieux, pour sauvegarder l'harmonie entre les deux Chambres, laisser l'analyse critique des détails des dépenses de l'une et de l'autre Chambre du Parlement à la Chambre sur l'ordre de laquelle les paiements sont effectués.

Résolu, que, malgré cette opinion, le Sénat, en vue de promouvoir l'économie et l'efficacité de l'administration des affaires du Parlement, est prêt à s'entendre sur la nomination d'un comité mixte des deux Chambres qui fera l'examen des dépenses des Chambres et en fera rapport.

Et résolu, que les résolutions ci-dessus soient communiquées à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie, en réponse à son message du vingt-quatrième jour de janvier dernier.

Ordonné, qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par un des maîtres en chancellerie pour communiquer les dites résolutions.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

Les amendements suivants ont été faits au dit bill:—

Page 5, ligne 23.—Corriger dans le texte anglais.

Page 7, lignes 17 et 18.—Retrancher « pour le service des grains ».

Page 11, ligne 39.—Corriger dans le texte anglais.

Page 14, ligne 12.—Retrancher « un élévateur régional ».

Page 14, ligne 27.—Retrancher « un élévateur régional ».

Page 33, ligne 17.—Avant « La » insérer « 3 ».

Page 34, ligne 44.—Retrancher le mot « publique ».

Page 67.—Corriger dans le texte anglais.

Page 70, ligne 18.—Corriger dans le texte anglais.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau aujourd'hui.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit renvoyé présentement à un comité général pour y être pris en considération en même temps que le bill (Q) auquel il se rapporte.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Davis, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit renvoyé présentement à un comité général pour y être pris en considération en même temps que le bill (Q) auquel il se rapporte.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée de nouveau en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

L'article 122 a été lu et amendé comme suit:—

Page 33, ligne 41.—Après « loi » ajouter « et aux règles et règlements édictés par la Commission ».

Page 34, ligne2.—Après le mot « loi » insérer « ou aux règles ou règlements ».

Page 34, ligne 3.—Après « commission » ajouter « toutefois dans le cas de telle révocation, il peut être interjeté appel au Gouverneur en conseil, mais, durant l'instruction de cet appel, la révocation doit demeurer en vigueur ».

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat de nouveau ajourné sur la motion bill (M 2) intitulé: « Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908 », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour apelant la reprise du débat de nouveau ajourné sur la motion pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* », ayant été lu.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'honorable M. Domville a présenté au Sénat un bill (R 2) intitulé: « Loi concernant certains brevets de la *Munderloh and Company, Limited* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 4, lignes 43 et 44.—Retrancher tous les mots qui suivent « Québec » jusqu'à la fin de l'article, et insérer: « doit, immédiatement après le transfert des biens mentionnés à l'article 11 de la présente loi, être abrogé ».

Page 5, ligne 2.—Retrancher « jusqu'à ce » et insérer « excepté en tant ».

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Douglas, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec »;

Aussi, le bill (V) intitulé: « Loi concernant un brevet de la *Goldschmidt Thermit Company* »; et

Aussi, le bill (A 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (X 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty »; et

Aussi, le bill (B 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Robert William Logan », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (43) intitulé: « Loi concernant un brevet de la *Conduits Company, Limited* »;

Aussi, le bill (56) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation* »; et

Aussi, le bill (105) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Steamship Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat aux dits bills, sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 24 avril 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat retournant à cette Chambre la preuve, etc., faite devant le comité des Divorces, du Sénat, auquel ont été référés les pétitions suivantes sur lesquelles les bills suivants ont été fondés:—

Bill X 1 (No 163) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty ».

Bill B 2 (No 173) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Robert William Logan ».

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 26 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Poirier, Power, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Thompson, président intérimaire du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 14.—Après « *Company* », insérer « *of Canada* ».

Page 2, ligne 28.—Retrancher l'article 9, et insérer le suivant:—

« 9. Sauf les dispositions contraires de la présente loi, la Compagnie a tous les pouvoirs, privilèges et immunités, et est subordonné à toutes les obligations et dispositions de la *Loi des assurances,* 1910, en tant qu'elles s'appliquent à la Compagnie.»

Dans le titre.—Après « *Company* », insérer « *of Canada* ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (E 2) intitulé: « Loi à l'effet de conférer au Commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (C 2) intitulé: « Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, lignes 30 et 31.—Après « le » insérer « onzième ».

Page 1, ligne 31.—Après le mot « de » insérer « février ».

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son dix-huitième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MERCREDI, 26 avril 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son dix-huitième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions suivantes et a trouvé suffisant l'avis donné de chacune d'elles:—

De la Compagnie d'assurance sur la vie la Sauvegarde, compagnie constituée en corporation par le chapitre 95 des Statuts de Québec, demandant une charte du Parlement du Canada;

De la *Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company*, compagnie constituée en corporation par la législature de la Colombie-Britannique, demandant l'adoption d'une loi qui déclare que ses travaux sont à l'avantage général du Canada et l'autorise à relier sa voie ferrée au chemin de fer *Grand Trunk Pacific* à ou près de Eagle-Lake;

De la *Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company*, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour la construction de sa voie ferrée et de son embranchement déjà autorisés et qui lui permette de construire un nouvel embranchement.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son dix-neuvième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MERCREDI, 26 avril 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son dix-neuvième rapport.

Votre comité a examiné les pétitions de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, demandant l'adoption d'une loi qui l'autorise à porter son capital-actions à dix millions de dollars, et a constaté que l'avis exigé par la règle 107 (3) a été publié trois fois dans la *Gazette du Canada;* et

Aussi, de la *Canada National Fire Insurance Company,* demandant l'adoption d'une loi prolongeant le délai fixé pour obtenir une licence du ministre des Finances dont l'avis a été publié dans la *Gazette du Canada* une fois.

Votre comité recommande que les règles soient suspendues dans chacun de ces cas-ci, parce que les comités auxquels ces bills seront renvoyés pourront voir à ce que personne n'éprouve de préjudices par suite de cette irrégularité.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) du Sénat soient suspendues en tant qu'elles ont rapport au dit rapport.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Riley a présenté au Sénat un bill (S 2) intitulé: « Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

L'honorable M. Béique a présenté au Sénat un bill (T 2) intitulé: Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie la Sauvegarde ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les règles 23*f*, 24*a*, 63 et 119 du Sénat soient suspendues et que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le vingt-sixième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Gertrude Mary Grantham, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:
Que le dit rapport soit adopté maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion, et
La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (N 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin », ayant été lu,
L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (O 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell », ayant été lu,
L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. King, a proposé:
Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du premier rapport du comité mixte des deux Chambres, relatif à la Bibliothèque du Parlement, ayant été lu,
L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, a proposé:
Que le dit rapport soit déposé sur la table.
L'honorable Sir George W. Ross, secondé par l'honorable M. Coffey, a proposé en amendement:
Que tous les mots après le mot « rapport » soient retranchés et remplacés par les mots « soit adopté maintenant ».
La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans la négative.
La question de concours ayant été posée sur la motion principale, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (64) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and White River Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Yeo, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été
Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* ».

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier re rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Avec la permission du Sénat:

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que les honoraires payés pour le bill (I 1) intitulé: « Loi concernant la Convention Baptiste d'Ontario et de Québec », et pour le bill (J 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board* », soient remboursés aux promoteurs des dits bills moins les frais d'impression et de traduction.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

La Chambre, conformément à l'ordre du jour, s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (M 2) intitulé: « Loi modifiant la Loi des jeunes délinquants, 1908 ».

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.

Le préambule a été lu et remis.

Les clauses 1 et 2 ont été séparément lues et agréées.

Il a été proposé d'ajouter au dit bill la clause suivante:—

« Clause 3.

« 3. Le paragraphe 2 de l'article 23 de ladite loi est modifié par insertion après le mot « société », dans la troisième ligne, des mots « s'il consent à agir ».

Le paragraphe 3 de l'article 23 de ladite loi est modifié par insertion, après le mot « vigueur », dans la deuxième ligne, des mots « ou qu'aucune telle société ne consent à agir ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative.

Le préambule a été lu de nouveau et agréé.

Le titre a été lu de nouveau et agréé.

Quelque temps après la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec un amendement qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que la règle 24 (*a*) et (*h*) du Sénat soit suspendue et que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a repris le débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Campbell à savoir: Que le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », soit lu la deuxième fois maintenant.

Après débat,

L'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Legris, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés, l'un avant, l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion: « mais qu'il soit lu la deuxième fois d'hui en six mois ».

Après un nouveau débat,

Sur motion de l'honorable M. Poirier, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (U 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Casgrain a présenté au Sénat un bill (V 2) intitulé: « Loi pourvoyant à l'augmentation du capital social de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que les règles *23f*, *24a*, 63 et 119 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'honorable M. Watson a présenté au Sénat un bill (W 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada National Fire Insurance Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 27 avril 1911.

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les membres présents étaient:—

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard),, Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, Domville, Douglas, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, King, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), MacKeen, McHugh, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Roy, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

Prières.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé l'amendement fait par la Chambre des Communes au bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », a présenté le rapport suivant.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est comme suit:—

Sénat,

Chambre de comité No 8,

Jeudi, 27 avril 1911.

Le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé l'amendement fait par la Chambre des Communes au bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental », a, conformément à l'ordre de renvoi du dix-neuf avril 1911, pris le dit amendement en considération et a l'honneur de faire rapport qu'il y a acquiescé sans aucun amendement.

Le tout respectueusement soumis.

F. L. BEIQUE,

Président.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (Y 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Quebec and Great North Western Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 5.—Retrancher « de là ».

Page 5.—Retrancher l'article 18 en entier.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre du Sénat pour la production d'une copie des instructions données par l'honorable ministre de l'Intérieur au Commissaire des Territoires du Nord-Ouest.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse supplémentaire à un ordre du Sénat en date du 24 janvier 1911, pour la production d'un état indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 74b.*)

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI, 27 avril 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que cette Chambre agrée leur demande à l'effet qu'il soit permis au greffier du Sénat de corriger une erreur d'écriture dans le bill J 2 (No 181) intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson », envoyé à la Chambre des Communes, en remplaçant « 1910 » par « 1901 » dans la sixième ligne du dit bill.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,

Greffier des Communes.

L'honorable M. Domville a présenté au Sénat un bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau* relativement à la livraison du bois ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (N 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Violet Jane Dakin, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (O 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Hugh Samuel Bell, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (E 2) intitulé: « Loi à l'effet de conférer au Commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (M 2) intitulé: « Loi à l'effet de modifier la Loi des jeunes délinquants, 1908 », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la prise en considération du vingt et unième rapport du comité des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Andrew Lorne Hamilton, ainsi que les témoignages à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Choquette, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (Q 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Joseph Doust », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (R 2) intitulé: « Loi concernant certains brevets de la *Munderloh and Company, Limited* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Bills Privés Divers.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et sur la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et aussi sur la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité.*)

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau mardi prochain et que ce soit le premier article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par le comité permanent des Bills Privés Divers au bill (C 2) intitulé: « Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* ».

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné de nouveau sur la motion de l'honorable M. Campbell pour la deuxième lecture du bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », ayant été lu, et

Les noms pour et contre ayant été appelés, ils ont été pris comme suit:—

Pour, 20.—Contre, 17.

Alors, l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Lavergne, a proposé:

Que le dit bill soit renvoyé à un comité spécial qui fera son rapport et que le dit comité soit composé des messieurs suivants: les honorables messieurs Power, Lougheed, Sir Mackenzie Bowell, Casgrain, Watson, Ellis, Thompson, Baird et le proposant.

Après un nouveau débat,

Sur motion de l'honorable M. Legris, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que la suite du débat sur la dite motion soit remise à mardi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (179) intitulé: « Loi concernant la réserve des Sauvages Songhees », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott.

Le Sénat s'est ajourné à deux heures et demie demain.

Vendredi, 28 avril 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gillmor, Jaffray, King, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKeen, McHugh, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Ratz, Riley, Roche, Scott (Sir Richard), Talbot, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (V 2) intitulé: « Loi pourvoyant à l'augmentation du capital social de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé de faire le rapport suivant:—

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Il a été lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
VENDREDI, 28 avril 1911.

Le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) de la Chambre des Communes intitulé: « Loi modifiant la Loi

des chemins de fer », a, conformément à l'ordre de renvoi du 23 mai, examiné le dit bill et a l'honneur de faire rapport que le préambule du dit bill n'a pas été trouvé satisfaisant. Les raisons pour lesquelles votre comité en est arrivé à cette conclusion sont que les dispositions de ce bill ne peuvent pas être mises en pratique et que son adoption ne serait pas dans l'intérêt public.

Le tout respectueusement soumis.

F. L. BEIQUE,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mercredi prochain.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (T 2) intitulé: « Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie La Sauvegarde », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que la règle 24 (*a*) et (*b*) du Sénat soit suspendue relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours

L'honorable M. Thompson, président intérimaire du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 8.—Retrancher les mots qui suivent le mot « *Limited* », jusqu'à « créer », dans la ligne 10, et y insérer les suivants: « peut, par règlement adopté ou sanctionné par un vote des détenteurs d'au moins les deux tiers en valeur du capital souscrit de la Compagnie présents ou représentés à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée pour en délibérer,».

Page 1, ligne 21.—Substituer les mots « le règlement » aux mots « la résolution ».

Page 2.—Insérer l'alinéa suivant comme paragraphe (*b*) : « Ces débentures-actions, telles qu'elles seront et lorsqu'elles seront ainsi émises quand il y aura lieu, doivent être attribuées, à tel prix, non au-dessous du pair, que les directeurs détermineront, aux porteurs d'actions privilégiées alors en circulation de la Compagnie, au prorata, et toute telle débenture-action attribuée qui ne sera pas prise par un actionnaire auquel elle aura été attribuée, dans un délai de deux mois après qu'un avis de telle attribution aura été envoyé par la poste à cet actionnaire, à son adresse, ou qu'un actionnaire refusera d'accepter, pourra être attribuée à tout autre porteur d'actions privilégiées consentant à échanger ses actions privilégiées contre ces débentures-actions, au prorata, ou elles seront vendues ou aliénées afin de fournir des fonds pour l'achat des actions privilégiées en circulation ».

Page 2.—Ajouter l'article suivant comme article « 4 »: « Rien, dans la présente loi, ne doit être considéré comme amoindrissant ou diminuant de quelque manière les droits, à titre de créancier, de quiconque, à l'époque de la cancellation et du rachat de toute telle action privilégiée, est créancier de la Compagnie ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat une réponse à un ordre du Sénat, en date du 23 févrïer 1911, pour un état indiquant le nombre de médailles d'or, d'argent, de bronze que la Commission des champs de bataille de Québec a fait frapper en commémoration du trois centième anniversaire de la fondation de la cité de Québec, le coût de chacune de ces séries de médailles, les noms des personnes ou des institutions auxquelles ont été données des médailles d'or, des médailles d'argent, des médailles de bronze.

Ordonné, qu'elle soit déposée sur la table, et elle est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 58d.*)

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (Q 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Joseph Doust », ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

L'honorable M. Cloran, secondé par l'honorable M. Domville, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés, l'un avant, l'autre après le mot « soit » et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion « mais qu'il soit lu la troisième fois d'hui en six mois ».

Après débat,

Sur motion de l'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company of Canada* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (C 2) intitulé: « Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (P 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy », ayant été lu,

L'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (S 2) intitulé: « Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 119 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (U 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (W 2) intitulé: Loi concernant *The Canada National Fire Insurance Company* », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Banques et du Commerce.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*), 63 et 119 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération l'amendement fait par la Chambre des Communes au bill (O) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Alberta Occidental ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé à l'amendement fait au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (Y 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Quebec and Great North Western Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été.

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 2 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Cartwright (Sir Richard),
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
David,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Gibson,
Gillmor,
Jaffray,
King,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
McHugh,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Ratg,
Riley,
Roche,
Ross (Sir George W.),
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Son Honneur le Président a informé le Sénat qu'il avait reçu le télégramme suivant:—

QUÉBEC, 29 avril 1911.

Honorable J. K. KERR,
Président du Sénat,
Ottawa.

J'ai le regret de vous annoncer la mort de Son Honneur Sir C. A. P. Pelletier, lieutenant-gouverneur de la province de Québec, survenue à trois heures de l'après-midi aujourd'hui.

VICTOR PELLETIER,
Capit. A. D. C.

6.25 p.m.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que les membres du Sénat, dont les noms suivent, savoir: les honorables messieurs de Boucherville, Landry, Dandurand, Casgrain et Tessier soient nommés délégnés pour aller représenter le Sénat aux funérailles de feu Sir C. A. P. Pelletier.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Lougheed, du comité permanent des Divorces, a présenté son vingt-huitième rapport.
Ordonné, qu'il soit reçu, et
Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 43,
MARDI, 2 mai 1911.

Le comité permanent des Divorces a l'honneur de présenter son vingt-huitième rapport.
Relativement à la pétition de George Mackay Sutherland, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario, dentiste, demandant l'adoption d'une loi à l'effet de dissoudre son mariage avec sa femme Annie Lee Snow, de la dite cité de Toronto, et pour tout redressement de griefs que le Sénat jugera convenable:—
1. Votre comité, conformément aux règles du Sénat, a examiné l'avis de demande au Parlement, la pétition, la preuve de la publication de l'avis, la preuve de la signification d'une copie de l'avis à la partie défenderesse, et toutes les autres pièces accompagnant la pétition.
2. Votre comité a constaté que les règles du Sénat ont été observées dans tous les détails importants.
3. Votre comité a procédé à l'enquête sur les faits allégués dans la pétition et a reçu sous serment les dépositions des témoins relativement au droit du pétitionnaire au redressement de griefs qu'il demande.
4. Votre comité présente avec son rapport les dépositions des témoins interrogés, ainsi que tous les documents, pièces et papiers renvoyés au comité par le Sénat ou reçus par le comité.
5. Votre comité recommande qu'un bill soit adopté à l'effet de dissoudre le mariage du pétitionnaire.
Un projet de bill à cet effet, approuvé par le comité, accompagne le présent rapport.
Le tout respectueusement soumis.

JAMES A. LOUGHEED,
Faisant fonction de président.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:
Que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat jeudi prochain.
Objection ayant été faite à la dite motion,
La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le règlement général et l'ordre de la Cour de l'Echiquier du Canada au sujet des Sceaux de l'Etat, soumis au Sénat en conformité de l'article 88 de la Loi de la Cour de l'Echiquier.
Ordonné, qu'ils soient déposés sur la table, et ils sont comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 202.*)

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion pour la troisième lecture du bill (Q 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Joseph Doust », ayant été lu,
L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit bill ainsi que le rapport du comité permanent des Divorces sur ce bill soient renvoyés au dit comité pour y être pris de nouveau en considération.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (P 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy », ayant été lu,

L'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Talbot, secondé par l'honorable M. Baird, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Fanny Mary Healy, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (U 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Y 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Quebec and Great North-Western Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et sur la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et aussi sur la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

L'article 2 a été lu et modifié comme suit:—

Page 2, ligne 46.—Après le mot « ligne », insérer l'alinéa (*z*) :—

« (*z*) « élévateur de traitement » comprend tout élévateur ou entrepôt situé à un point de tête de ligne, servant au nettoyage ou autre traitement spécial du grain rejeté ou détérioré et qui est fourni de machines spéciales à cette fin.»

L'article 20 a été lu et modifié comme suit:—

Page 6, ligne 26.—Après « stipulé », insérer ce qui suit:—

« Elle peut aussi, du consentement du Gouverneur en conseil, faire tous autres règlements que la commission juge opportuns pour l'administration et le contrôle des élévateurs de tête de ligne et autres, l'octroi de patentes et demandes de cautionnement, et pour toutes autres questions au meilleur des intérêts des producteurs de grain et du commerce du grain canadien.»

L'article 92 a été lu et modifié comme suit:—

Page 20, ligne 38.—Après « 92 » insérer:—

« Sauf ainsi qu'il est prévu à l'article 123*a* dans le cas d'élévateurs de traitement.»

L'article 145 a été lu et modifié comme suit:—

Page 41, ligne 24.—Après « élévateur » insérer « traitement ».

Page 34, ligne 20.—Après le mot « conseil », ajouter l'article suivant:—

« Article 123*a*.—Il peut y avoir autant d'élévateurs de traitement que la commission le décidera à sa discrétion. Ces élévateurs seront situés à une tête de ligne seulement, et seront régis par les règles et réserves que la commission imposera.

« (2) Tout tel élévateur devra prendre une patente et fournir un cautionnement pour le montant que la commisison fixera.

(3) Nonobstant toute disposition contraire de la présente loi, mais subordonnément toutefois aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 115, le grain expédié d'un élévateur de traitement doit, à la demande du détenteur ou du propriétaire de ce grain, ou de son agent accrédité, être inspecté et classé, et la classe qu'il a ainsi obtenu doit être la classe de ce grain.»

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain et que ce soit le premier article de l'ordre du jour après les troisièmes lectures.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau*, relativement à la livraison du bois », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Campbell, que le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », soit référé à un comité spécial, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Legris, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (179) intitulé: « Loi concernant la réserve des Sauvages Songhees », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (45) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (104) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Postes », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (132) intitulé: « Loi à l'effet de corriger certaines erreurs d'écriture dans la version française de la Loi du Revenu de l'Intérieur », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 28 avril 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que cette Chambre adhère à leur premier amendement au Bill (No 75) Loi concernant la Compagnie manufacturière McClary, en le modifiant comme suit:—

Page 1, ligne 16.—Retrancher tous les mots qui suivent « Compagnie » et insérer « qui fabrique des marchandises de même nature que celles fabriquées par la Compagnie ou en fait commerce ».

Et qu'elle adhère, sans modification, aux deuxième, troisième, quatrième et cinquième de leurs amendements.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Sur motion de l'honorable Sir Richard Scott, secondé par l'honorable M. Power, il a été
Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 14 (version anglaise).—Retrancher « *in* » et insérer « *up* ».

Page 1, ligne 15.—Retrancher « telle somme des emprunts » et insérer: « la somme totale des dépôts d'argent, des débentures et des débentures-actions émises ».

Page 1, ligne 18.—Retrancher « emprunts » et insérer « dépôts d'argent, débentures et débentures-actions émises ».

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Ontario-Michigan Railway Company* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 28.—Après le mot « Chatham » insérer: « situé au village de Cartwright ou dans les environs ».

Page 3, ligne 28 (version anglaise).—Retrancher « *who* » et insérer « *which* ».

Page 4, ligne 5.—Après le mot « *company* » insérer les articles suivants:—

« 13A. Pour les besoins de son entreprise, et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la *Loi des chemins de fer,* la Compagnie peut produire et acquérir, mais non par voie d'expropriation, de la force ou énergie électrique ou autre qui peut être transmise et délivrée à tout endroit dans les municipalités à travers lesquelles le chemin de fer a été construit, et elle peut recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir cette force ou énergie sous toute forme quelconque, céder l'excédent, et en percevoir des taxes et rémunérations, mais ces taxes et rémunérations ne peuvent être exigées ni perçues tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut aussi reviser ce tarif.

« 13B. Rien dans la présente loi ni dans la *Loi des télégraphes* n'autorise la Compagnie à construire ou mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou à travers une voie publique ou d'un lieu public, des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou disposer de l'excédent de force provenant des usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique ou le dit lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec la dite municipalité; ni vendre, aliéner ou distribuer de la force ou énergie dans les limites ou pour usage dans les limites d'une municipalité, sans le consentement exprimé par règlement, de cette municipalité.

« 13C. Les valeurs qu'émet la Compagnie ne doivent pas dépasser quarante mille dollars par mille du chemin de fer, et ne peuvent être émises qu'en proportion de la longueur de chemin de fer alors construit on dont la construction a été donnée à l'entreprise.

« 13D. En sus des valeurs dont l'article 13*c* de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite à l'article 136 de la *Loi des chemins de fer,* peuvent emprunter des deniers pour la construction, l'acquisition, le prolongement ou le développement de quelqu'une des propriétés, de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie peut être autorisée à construire, à acquérir ou tenir en service, et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations, débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens et ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée.»

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (V 1) intitulé: « Loi concernant la *Alsek and Yukon Railway Company* », et

Aussi, le bill (N 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Pacific and Hudson Bay Railway Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (94) intitulé: « Loi concernant la *Western Central Railway Company* », et

Aussi, le bill (97) intitulé: « Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat au dit bill sans amendement.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 3 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Cartwright (Sir Richard),
Chevrier,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
David,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Gibson,
Gillmor,
Jaffray,
King,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
MacKay (Alma),
McHugh,
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Ratz,
Riley,
Robertson,
Roche,
Ross (Sir George W.),
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son vingtième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MERCREDI, 3 mai 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son vingtième rapport.

Votre comité a examiné la pétition suivante et a trouvé suffisant l'avis qui en a été donné.

De James Hunter, président, et R. B. Bickerdyke, secrétaire, de *The Sault St. Louis Light and Power Company,* de la cité de Montréal, demandant l'adoption d'une loi qui prolonge le délai fixé pour l'achèvement de ses travaux.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Coffey, du comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes relatif aux Impressions du Parlement, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

CHAMBRE DE COMITÉ,

2 mai 1911.

Le comité mixte du Sénat et de la Chambre des Communes a l'honneur de présenter son troisième rapport.

Votre comité a soigneusement examiné les documents suivants, et recommande qu'ils ne soient pas imprimés, savoir:—

56*n*. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de Canadiens ont été admis pour faire partie de la marine canadienne.

2. Quels sont les noms et le lieu de résidence des aspirants acceptés.

58*b*. Réponse à adresse du Sénat du 24 janvier 1911,—Copie du dernier rapport fait au gouvernement par les membres de la Commission des champs de bataille de Québec.

58*c*. Réponse à ordre du Sénat du 12 janvier 1911,—Copies de tous ordres en conseil relativement à la nomination des membres de la Commission des champs de bataille de la province de Québec, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes reçues par la dite commission, leur provenance, l'intérêt sur icelles, les dépenses encourues, la nature de telles dépenses, distinguant ce qui a été payé pour acquisition de terrains, la balance en mains et le coût approximatif avec la nature des dépenses à encourir pour atteindre le but que s'est proposé la commission.

59*e*. Réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporation favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*f*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*g*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*h*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*i*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*j*. Réponse supplémentaire additionnelle à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*k*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*l*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

59*m*. Autre réponse supplémentaire à adresse du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des Chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.

74*a*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *The Montreal Herald* par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

74*b*. Répons à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Soleil* par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

74*c*. Réponse à ordre du Sénat du 25 avril 1911,—Etat indiquant, année par année, les sommes d'argent payées au journal *La Vigie*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays, depuis la fondation de ce journal jusqu'à ce jour.

74*d*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Patrie*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

74*e*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Presse*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays.

74*f*. Réponse à ordre du Sénat du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Canada,* de Montréal, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.

74*g*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à la Compagnie Martineau par les différents ministères du pays.

74*h*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Jean Drolet, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

74*i*. Réponse à ordre du Sénat du 3 février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à O. Picard et Fils, de Québec, par les différents ministères de ce pays.

74*j*. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministèrèes du gouvernement de ce pays.

74*k*. Réponse à ordre du 23 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes, depuis le 31 mars dernier, ont été payées par le gouvernement au journal *Le Canada,* à Montréal, ou à ses éditeurs,—(*a*) pour annonces ou impressions; (*b*) pour lithographie ou autres ouvrages; (*c*) directement ou indirectement pour des copies du journal; si actuellement, le dit journal exécute quelque ouvrage, de quelque nature que ce soit, pour le gouvernement; si des soumissions ont été demandées publiquement pour l'un quelconque des ouvrages faits par le dit journal pour le gouvernement au cours de l'année dernière.

77*l*. Réponse à ordre du Sénat du 18 janvier 1911,—Etat indiquant:—

A. En ce qui concerne la ligne principale du Transcontinental:

1. La longueur respective, en milles, de chacune des divisions du Transcontinental, dénommées division A, division B, etc., depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et spécifiant dans quelle province se trouve chacune de ces divisions;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction du chemin dans chacune de ces divisions;

3. Le coût réel payé au 15 janvier courant pour la confection de la voie ferrée, y compris gares, voies d'évitement, ponts et autres travaux nécessaires, dans chacune de ces divisions;

4. Ce que coûtera, approximativement, dans chacune des divisions du Transcontinental ce qui reste à construire pour y parfaire le chemin.

B. En ce qui concerne les embranchements du Transcontinental:

1. La longueur respective de chacun des dits embranchements, spécifiant la division et la province dans lesquelles se trouve chaque embranchement;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction de chacun de ces embranchements;

3. Le coût réel, au 15 janvier courant, de la confection de tels embranchements;

4. Le coût probable des travaux à faire sur chacun de ces embranchements;

5. L'indication de la clause spéciale de la loi sous l'autorité de laquelle chaque embranchement a été construit;

6. La mention de tout autre embranchement que se proposerait de construire la Commission du chemin de fer Transcontinental ou le gouvernement, avec indication de sa longueur et de son coût probable.

77*m*. Réponse à ordre du 23 février 1911,—Relevé faisant connaître, à part les contrats Nos 1 à 21, inclusivement, quel contrat a été accordé pour la construction, sur la ligne du Transcontinental à Winnipeg ou à Saint-Boniface, de ponts, gare, dépendances, hangars à marchandises, hangars, remises à locomotives, tables tournantes, réservoirs, logements de cantonniers, ateliers ou autres bâtiments, structures ou outil-

lage; si ces divers contrats ont été accordés après annonces et sur soumissions; quel est le coût ou le coût approximatif d'après les listes de prix ou d'après les prix d'ensemble mentionnés dans les soumissions dans chaque cas, et quel est l'entrepreneur dans chaque cas; si on a demandé en même temps des soumissions avec listes de prix et avec prix d'ensemble, et d'après quel système le contrat a été accordé, et pour quelle raison dans chaque cas; quels changements ont été faits dans aucuns des travaux depuis l'adjudication du contrat, et quelle est l'augmentation ou la diminution du coût.

77n. Réponse à ordre du 6 mars 1911,—Copie du rapport des ingénieurs qui ont fait une enquête sur la classification excessive (*overbreak*) ou sur les prétendues allocations excessives accordées sur les décomptes progressifs dans la division est du Transcontinental, de la preuve faite ou autres données recueillies, et de toutes lettres, instructions, arrangements, plans, dessins, photographies, mémoires et écrits expédiés, donnés ou employés en rapport avec la dite enquête qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre; avec mention de la réponse antérieure contenant certains de ces papiers. Aussi, copie du rapport antérieur fait par MM. Schreiber, Kelliher et Lumsden immédiatement avant la démission de ce dernier.

77o. Réponse à ordre du 13 mars 1911,—Etat préparé en conformité du document de la session No 46*i* du 26 avril 1909 concernant la division est du Transcontinental, indiquant la dépense réelle faite au sujet de chaque item inscrit sur les listes de chacun des 21 contrats pour la construction de cette division, jusqu'à la date de la dernière estimation faite sur chaque contrat, et la quantité estimative de travaux à faire et de matériaux à fournir pour chacun de ces item, et le coût estimatif pour compléter le contrat dans chaque cas.

77p. Réponse à adresse du Sénat du 23 mars 1911,—Copie de l'ordre en conseil, en date du 23 juin 1910, transférant du gouvernement aux commissaires du chemin de fer Transcontinental-National, le tronçon de chemin de fer entre le pont de Québec et la cité du même nom.

86a. Réponse à ordre du 16 janvier 1911,—Copie de toutes les instructions ou communications de la part du département des Travaux Publics, ou de l'un quelconque de ses fonctionnaires, ou du ministre des Travaux Publics à l'architecte en chef ou à tout autre architecte relativement à la préparation des plans ou à la construction d'un hôtel des postes à Parrsboro, N.-E., et de tous autres bureaux de poste ou édifices publics devant être utilisés en tout ou en partie par le département des Postes, et pour lesquels des crédits ont été votés durant la période écoulée entre le 1er janvier 1908 et le 31 décembre 1910.

87d. Réponse à ordre du Sénat du 9 mars 1911,—Copie du contrat intervenu entre la Banque de Montréal et la *People's Bank of Halifax* en 1905, au sujet de la situation financière et des obligations de la maison Carrier et Lainé, contrat dont copie a été passée au gouvernement lors des transactions financières intervenues entre la Banque de Montréal et le gouvernement en 1909.

91a. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont payé l'amende pour infraction aux règlements des pêcheries sur le littoral de l'Ile-du-Prince-Edouard depuis 1900 jusqu'à date, le montant des amendes imposées, les deniers perçus et les amendes ou parties d'icelles remises dans chaque cas. Aussi, copie de toutes instructions émises et de tous rapports, correspondance et documents s'y rapportant en quelque manière.

93b. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Rapport sommaire sur l'état des travaux de creusage exécutés dans la rivières des Prairies jusqu'à ce jour, faisant spécialement connaître la longueur, la profondeur et la largeur du chenal creusé jusqu'à date, et le montant dépensé pour ce travail.

93c. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait l'exploration et préparé l'évaluation du coût des travaux à la *Back River* ou Rivière-des-Prairies, entre l'extrémité est de l'île de Montréal et le lac des Deux-

Montagnes, dans la province de Québec, en vue du projet de dragage et de creusement de la dite rivière; (2) relevé des détails des travaux et des dépenses encourues à ce jour, en rapport avec cette entreprise; (3) coût estimatif des travaux qui restent à faire, et spécialement pour cette partie qui s'étend de Bord-à-Plouffe au lac des Deux-Montagnes.

93*d*. Réponse à ordre du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées au cours de la saison d'ouvrage des années de 1904 à 1910, inclusivement, à MM. Dussault et Lemieux, entrepreneurs de dragage, pour ouvrage accompli par l'*International,* drague du gouvernement louée par les dits entrepreneurs, en tant que les dites sommes peuvent être constatées.

98*d*. Réponse à ordre du 1er février 1911,—Copies de tous baux, conventions et contrats conclus avec toute personne, personnes, compagnie ou corporation, concédant par bail ou autrement des pouvoirs hydrauliques sur ou le long du canal de la vallée de la Trent, et aussi, de toute correspondance à ce sujet.

98*e*. Réponse à adresse du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance concernant l'affermage ou l'aliénation du canal de Beauharnois, de tous rapports demandés par le gouvernement et fournis, au sujet de la dite aliénation, par des experts, officiers des départements ou autres, de tous décrets du conseil concernant la dite aliénation, et de l'acte ou des actes entre la Couronne et les concessionnaires au sujet du dit affermage ou aliénation comme aussi de tous transferts de leurs droits et privilèges par les concessionnaires primitifs.

103*a*. Réponse à ordre du 13 février 1911,—Etat indiquant les noms et domiciles de tous les employés sessionnels dans la Chambre des Communes à dater de la session qui a suivi les élections de 1896 et pendant chaque année subséquente jusqu'à la présente session inclusivement; leurs domiciles permanents; leurs salaires; leur transfert, dans chaque cas, soit à d'autres fonctions dans le personnel sesionnel, oit à un emploi permanent dans quelque département; les dates de chacune de ces nominations ou transferts; sur quelle recommandation chacune de ces nominations a été faite; leur révocation (s'il en est), et le motif de la révocation.

109*c*. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Relevé montrant (*a*) le commerce total, (*b*) les importations et (*c*) les exportations pour chacune des années de 1846 à 1876, ces deux années comprises, entre les possessions de l'Amérique Britannique du Nord (à l'exception de Terre-Neuve) et (*a*) le Royaume-Uni, (*b*) les Etats-Unis d'Amérique et (*c*) les autres pays respectivement.

125*a*. Réponse à adresse du Sénat du 22 février 1911,—Copie de l'ordre en conseil en date du 17 août 1908, autorisant le transfert au gouvernement du pont de Québec et de tous les biens, franchises et privilèges alors la propriété de la Compagnie du pont du chemin de fer de Québec.

128*a*. Réponse supplémentaire à ordre du 23 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la *New Canadian Company,* la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, les dates des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin.

Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payé chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres

dépenses en détail. Dans le cas où le trafic a été en activité sur un certain nombre de milles, quels ont été le revenu annuel et les frais d'exploitation.

128*b*. Autre réponse supplémentaire à ordre du 23 janvier 1911.—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la *New Canadian Company*, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséqunts, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, la date des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin.

Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail.

Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est.

131*a*. Réponse à ordre du Sénat du 10 février 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes pour chacune des cinq dernières années écoulées, avec en outre une colonne additionnelle contenant la moyenne d'icelles:—

I. La quatité et la valeur de chacun des produits suivants:—

1. Animaux vivants.
2. Porcs et *bacon*.
3. Pommes de terre.
4. Œufs.
5. Beurre.
6. Fromage.
7. Sucre d'érable.
8. Fruits.
9. Produits maraîchers.
10. Foin.
11. Blé.
12. Farine.
13. Avoine.
14. Autres produits naturels.
15. Instruments d'agriculture.

DE PROVENANCE CANADIENNE, EXPORTÉS.

(*a*) Aux Etats-Unis.
(*b*) Sur le marché anglais.
(*c*) Aux autres pays.

I. La quantité et la valeur des mêmes articles ci-dessus énumérés, avec en outre le montant des droits perçus sur chacun d'eux, importés dans le pays pour la consommation et venant,—

(*a*) Des Etats-Unis.
(*b*) Des Iles Britanniques.
(*c*) Des autres pays.

137*a*. Réponse à adresse du 5 décembre 1910,—Copie du contrat entre la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec et M. P. Davis, en date du 27 juillet 1903, pourvoyant à la construction des lignes ferrées reliant le pont de Québec à la cité de Québec et à certains autres chemins de fer, de la soumission sur laquelle est

basé le contrat, et du coût estimatif, à l'époque du contrat, basé sur les séries de quantités et de prix;

Aussi, copie de l'arrangement transférant cette entreprise au gouvernement, de toute correspondance et documents s'y rapportant, et de l'arrêté du conseil du 16 février 1909, transférant l'entreprise aux commissaires du Transcontinental, avec indication du nombre de milles des lignes de chemin de fer comprises dans ce contrat;

Aussi, état indiquant les sommes payées à compte par la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et les raisons de ces paiements; les sommes dues ou réclamées par l'entrepreneur pour travaux exécutés ou matériaux fournis jusqu'à l'époque de la prise de possession de l'entreprise par le gouvernement, et la date de la prise de possession; le montant payé par le gouvernement ou promis par lui à la compagnie ou à ses membres; le montant estimatif nécessaire à l'époque pour terminer les travaux; le montant payé depuis lors par le gouvernement ou les commissaires, et le montant estimatif restant encore à payer; avec indication des raisons pour lesquelles l'entreprise a été retirée des mains de la susdite compagnie et transférée aux commissaires;

Aussi, état de toutes sommes payées, allouées ou dont on s'est porté garant, pour le compte de cette compagnie ou ses membres, et le compte pour lequel le paiement a été fait ou l'obligation entreprise.

137*b*. Réponse à adresse du 6 mars 1911,—Copie du décret du conseil nommant des ingénieurs chargés de préparer et choisir les plans et devis, et de surveiller la construction du pont de Québec; de toutes les instructions, correspondance, notes écrites et documents en rapport avec ces nominations, y compris celles des deux ingénieurs additionnels; avec, en sus, copie de tous les décrets du conseil subséquents, et de toutes instructions, correspondance, etc., se rapportant au refus de la part de l'un quelconque des ingénieurs de se charger de la mission offerte, ou de continuer à remplir ses fonctions, comme aussi à la démission de l'un ou l'autre d'entre eux, et de la substitution d'autres ingénieurs.

137*c*. Réponse à ordre du 10 avril 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le département du Travail et diverses organisations ouvrières où leurs officiers au sujet du pont de Québec.

137*d*. Réponse à ordre du Sénat du 24 novembre 1910,—Production de la correspondance échangée entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses employés et les ingénieurs nommés pour préparer les plans du niveau pont destiné à remplacer celui qui s'est effondré devant Québec en l'année 1907.

154. Réponse à ordre du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été la somme totale dépensée, en rapport avec l'édifice Seybold, pour changements et réparations dans l'installation des monte-charges, l'appareil de chauffage et autres installations, par le gouvernement, au cours de la durée du présent bail, comme aussi au cours du bail antérieur alors que l'édifice a été occupé pour les fins du recensement (y compris les détails des dépenses et les noms des personnes à qui les diverses sommes ont été payées).

157*o*. Réponse partielle à adresse du 8 février 1911,—Copie de toute correspondance, mémoires, notes, rapports, mémoranda, plans, décrets du conseil, traités, conventions, ententes, documents de toutes sortes, concernant toute proposition ou bill à l'effet d'ériger des barrages ou autres travaux analogues à travers le Saint-Laurent, ou dans une partie du dit fleuve, à ou près le Long-Sault, ou dans les environs, y compris toutes les lois de l'Etat de New-York et les Etats-Unis d'Amérique, se rapportant à ce sujet, et tous les projets de loi actuellement devant le Congrès des Etats-Unis au sujet de cette question, et toute procédure ou décision en rapport avec ces lois et projets de loi.

158. Réponse à ordre du 16 février 1911,—Etat indiquant quels sont les noms des personnes qui ont reçu des primes de pêche, et quel montant a été reçu par chacune à chacun des ports suivants: Bauline, Little-Lorraine, Main-à-Dieu et Scatarie, tous dans le comté de Cap-Breton, N.-E.

159. Réponse à ordre du 20 février 1911,—Copie de tous les rapports, correspondance et documents, non déjà produits, y compris le rapport du relevé fait en 1909 dans le havre de Cape-John et la baie de Tatamagouche, dans les comtés de Pictou et de Colchester, N.-E., relativement à la route des steamers d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et à la recommandation de modifier la dite route et d'augmenter le nombre des voyages quotidieus de ces steamers d'hiver aussi, copie de tous documents analogues, non déjà produits, relativement à la route des steamers d'été de la malle entre Charlottetown et la terre ferme, et à la proposition de modifier cette route et d'augmenter le nombre de voyages quotidiens, ainsi qu'à la recommandation de raccorder cette route avec un point sur l'Intercolonial; aussi, copie de tous documents analogues, s'il en est, se rapportant à la recommandation d'une route entre Cap-Traverse, Ile-du-Prince-Edouard, et le Cap-Tourmentine, sur la terre feme, comme propre au service des teamers d'hiver et d'été; aussi, copie de tous les rapports, documents et correspondance touchant les améliorations à apporter à la navigation dans le havre de Charlottetown et à son entrée, ainsi que dans la baie et le havre de Tatamagouche.

160. Réponse à adresse du 20 février 1911,—Copie de toute correspondance, recommandation, décrets du conseil ou autres documents concernant le cas de R. E. Curran, courrier sur chemin de fer, qui a été fortellement blessé dans un accident à Owen-Sound le 29 mai 1908, et au sujet duquel une demande a été faite pour une indemnité ou une gratuité à ses héritiers ou à sa famille.

161. Réponse à adresse du 27 février,—Copie de tous décrets du conseil, rapports, correspondance, documents et papiers concernant la destitution du sous-percepteur de douane à Mahone-Bay, N.-E.

162. Réponse à ordre du 20 février 1911,—Etat faisant connaître la nature de la subvention accordée à la *Vancouver Dry Dock Company;* et si la subvention est sous forme de paiement d'intérêt ou sous forme de garantie.

163. Réponse à ordre du 6 mars 1911,—Copie de tous papiers, rapports d'évaluateurs, lettres et correspondance concernant l'évaluation et la déclaration en douane, le 20 octobre 1909, du navire *Wanda* qui est la propriété du nommé Wm. R. Travers, Toronto.

164. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de prêt et placement (Limitée) au 31 décembre 1910. Aussi, liste des actionnaires au 31 décembre 1910, aux termes du chapitre 57, 39 Victoria. (*Sénat*).

165. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de gardes-pêche ont, au cours de l'année dernière, été nommés en rapport avec le service des pêcheries d'Ontario.

2. Quels sont leurs noms, leurs rangs et l'étendue du territoire dont la surveillance est confiée à chacun d'eux.

3. Quel est le salaire de chacun d'eux. Quelle est la durée de ces emplois.

4. S'il y a des instances, (et en ce cas combien d'instances) où leurs fonctions ne sont qu'une impliation des fonctions remplies par des fonctionnaires analogues nommés par la législature d'Ontario.

5. Quelques mesures ont-elles été prises (et en se cas quelles mesures) en vue de prévenir une telle ampliation de service.

6. Quel a été le revenu total dérivé, au cours des années 1909 et 1910, des pêcheries de la province d'Ontario, et quelle a été la dépense totale.

7. Quelle sera la dépense totale pour l'année 1911.

8. Si l'on a adopté une méthode définie quant à la nomination des préposés à ce service, en ce qui regarde l'aptitude; et s'il en est ainsi, quel est le mode suivi.

165*a*. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître combien de gardiens des pêcheries ont été nommés dans le comté de Victoria, N.-E., entre juillet

et décembre des années 1906, 7, 8 et 10; quels sont leurs noms, et pendant combien de temps chacun d'eaux a fait le service; quel était le salaire de chacun d'eux.

166. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le département des Postes et quelques-uns de ses officiers ou autres personnes au sujet d'une allocation pour le transport des facteurs sur le réseau des tramways à New-Westminster.

167. Réponse à ordre du Sénat du 23 février 1911,—Copie de tous les documents se rapportant au cas de choléra signalé en novembre dernier chez le russe Saïd Godlieb, à la mise en quarantaine de celui-ci et à sa détention jusqu'à ce jour sur la Grosse-Ile, avec un historique de la maladie, jour par jour jusqu'à date.

168. Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Nombre de demandes de divorce et des divorces accordés par le Parlement du Canada, de 1894 à 1910, y compris le nombre des divorces accordés par les cours de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; aussi, la population de chacune de ces provinces d'après le recensement de 1901; et la population totale d'Ontario, de Québec, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, d'après le recensement de 1901.

169. Réponse à ordre du Sénat du 17 février 1911,—Correspondance échangée, du rapport fait par le capitaine et du *log* tenu par lui, en ce qui concerne le voyage que vient de faire le vapeur *Montcalm*, dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à l'Ile d'Anticosti, à la Baie des Sept-Iles, etc.

170. Réponse à ordre du Sénat du 10 mars 1911,—Etat indiquant:—

1. Quels sont parmi les juges de la Cour Supérieure de la province de Québec ceux dont le lieu de résidence a été fixé dans la commission qui les nommait et quel est pour chacun de ces juges l'endroit ainsi indiqué.

2. Quels sont les juges dont le lieu de résidence a été fixé ou changé par ordre en conseil et quel est pour chacun de ces juges l'endroit maintenant assigné pour sa résidence.

3. Quels sont les juges dont le lieu de résidence n'a jamais été fixé ni dans la commission qui les nommait ni par aucun ordre en conseil ultérieur et quel est le district judiciaire pour lequel chacun d'eux a été nommé.

171. Réponse à ordre du 30 janvier 1911,—Copie de toutes annonces, lettres, contrats, rapports d'inspecteurs et correspondance concernant les routes postales de Trout-Creek et de Powassan à Nipissingue ou Restoule.

172. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels ministres ont voyagé à l'étranger en 1908, 1909 et 1910 pour affaires publiques, et la nature de ces affaires; les dépenses de chacun d'eux alors qu'ils s'occupaient des dites affaires; aussi, les noms des personnes, s'il en est, qui accompagnaient chacun des dits ministres, et dont les dépenses ont été payées par le gouvernement; et le montant des dépenses de chacune de ces personnes.

173. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été, au cours des années 1909 et 1910, la valeur respective, par province, des produits suivants:—(*a*) Produits agricoles de toutes sortes, y compris les produits des champs de toutes sortes, les fruits, les végétaux, le bétail, etc., les produits de la laiterie, etc.; (*b*) bois de toutes sortes; (*c*) minéraux de toutes sortes; (*d*) poissons de toutes sortes; (*e*) produits manufacturés de toutes sortes.

175. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat faisant connaître quels montants ont été payés par le gouvernement pendant la dernière année fiscale pour frais de voiture et de tramway dans la cité d'Ottawa pour les personnes suivantes, quels sont les noms de ces personnes et le montant soldé dans chaque cas; ministres de la Couronne, Orateurs du Sénat et des Communes; employés civils de tous grades depuis sous-ministres en descendant; et toutes autres personnes employées en quelque manière par le gouvernement.

175*a*. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels montants ont été payés par le gouvernement pendant la dernière année fiscale pour frais de voyage des personnes suivantes, et les noms de ces personnes et le chiffre des dépeuses dans chaque cas sous les chapitres suivants: chemins de fer, steamers et autres voies de transport; wagons privés; wagons Pullman; pourboires aux serviteurs; repas et frais d'hôtel pour ministres de la Couronne, employés civils de tous grades, agents d'immigration, et autres personnes employées par le gouvernement pour quelque travail spécial ou autre.

177. Réponse à ordre du 20 février 1911,—Copie de la requête faite par l'Association de boëtte de Glace-Bay, N.-E., ou en son nom, demandant une allocation en rapport avec l'établissement frigorifique pour l'emmagasinage de la boëtte, à Glace-Bay, N.-E.; aussi, de toute correspondance échangée entre la dite association, ou toute personne agissant en son nom, et le gouvernement, l'un des départements de l'administration, ou toute personne au nom du gouvernement ou de l'un de ses départements.

177*a*. Réponse à ordre du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance concernant la construction de réfrigérateurs de boëtte à Louisbourg et Lingan, dans Cap-Breton-Sud.

178. Réponse à ordre du Sénat du 8 mars 1911,—Copie de la plainte formulée par le commandant du 61me régiment contre le commandant du 7m district militaire, de la réponse de ce dernier et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre les autorités d'Ottawa et celles de Québec et de Montréal, et aussi une copie du rapport de l'inspecteur général à ce sujet.

179. Réponse à ordre du 16 mars 1911,—Relevé faisant connaître quel a été, à Londres, Angleterre, pendant les derniers cinq ans, le prix moyen du beurre et des œufs comparé au prix (*a*) dans les provinces de l'est, (*b*) à Montréal, (*c*) à Toronto, (*d*) à Minnéapolis, (*e*) à Chicago. (*f*) à Détroit, (*g*) à Buffalo, (*h*) à Boston, et (*i*) à New-York.

179*a*. Réponse à ordre du 23 mars 1911,—Etat indiquant la quantité et la valeur des denrées ou provisions suivantes importées en Canada au cours des six mois terminés le 1er mars 1911, savoir: beurre, œufs, volailles, viandes réfrigérées ou gelées, lard fumé (*bacon*), graisse, pommes, végétaux, blé, orge, bestiaux, chevaux et pommes de terre, les pays d'où sont venues ces exportations, et le total des droits perçus.

180. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le total des sommes payées par le gouvernement à l'*Eclipse Manufacturing Company* au cours de l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite de soumissions demandées; le total des sommes payées par le gouvernement à la *Office Specialty Manufacturing Company* au cours de l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite d'une demande de soumissions; le total des sommes payées à MM. Ahearn et Soper au cours de l'année 1909-10, et la manière dont les contrats ont été accordés.

181. Réponse à adresse du Sénat du 22 février 1911,—Copie de tous ordres en conseil et de tous décrets émanés du ministre de l'Intérieur, donnant de temps à autre au commissaire des Territoires du Nord-Ouest, depuis sa nomination comme tel, les instructions qu'il doit suivre dans l'exercice de ses pouvoirs exécutifs en ce qui concerne le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

182. Répons à adresse du Sénat du 16 mars 1911,—Copie de toute la correspondance relative à l'échouement en août 1910, du navire *Manchester Engineer* près du détroit de Belle-Ile et de l'enquête tenue à ce sujet à Québec dans le mois de septembre ou d'octobre derniers.

183. Répons à ordre du 15 février 1911,—Copie de toutes communications, télégrammes, lettres, pétitions ou plans reçus depuis janvier 1909, concernant le champ de tir à la cible à Bear-River, N.-E. Aussi, indiquant de qui ils ont été reçus, et à quelles dates respectives.

184. Réponse à ordre du 14 décembre 1910,—Relevé des sommes totales dépensées annuellement, depuis 1880, dans chaque province, par le département des Travaux

Publics, au chapitre de « Havres et rivières », y compris le total de la dite dépense pour tout le Caenada; aussi, préparation par le même département et dépôt sur la Table de cette Chambre d'une carte pour chaque province, montrant les endroits où se trouvent tous les quais, toutes les jetées, les brise-lames, etc., construits ou achetés par le gouvernement fédéral, et qui apartiennent maintenant au Canada.

185. Réponse à adresse du Sénat du 22 février 1911.—Demandant—

1. Copie des documents relatifs à la nomination de Martin Dickie au commandement du 76me régiment des comtés de Colchester et de Hant.

2. Copie des documents relatifs à la recommandation du major J. L. Barnhill, par le lieutenant-général Drury et autres, au commandement du dit régiment.

3. Copie de tous documents se rapportant de quelque manière que ce soit aux raisons ou causes pour lesquelles le dit major Barnhill, l'officier senior du dit régiment, n'aurait pas dû être nommé au commandement de ce régiment.

4. Copie de toute correspondance et autres papiers et documents relatifs à la récente réorganisation du 78me régiment de Highlanders de Colchester, Hants et Pictou.

186. Réponse à ordre du 27 mars 1911,—Etat indiquant le nombre de milles de lignes ferrées que le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et autres compagnies canadiennes de chemins de fer possèdent, contrôlent ou exploitent dans les Etats-Unis. Aussi, le nombre de milles que des corporations de chemins de fer des Etats-Unis possèdent, contrôlent ou exploitent en Canada.

187. Réponse à ordre du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance, déclarations, télégrammes, listes d'abonnés à servir par la malle, et autres documents se rapportant à la demande de l'octroi des privilèges postaux statutaires à un journal publié à New-Glasgow, N.-E., appelé *The Guysboro Times.*

188. Réponse à ordre du 23 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents en la possession du gouvernement et non encore soumis à la Chambre concernant l'étude d'un tracé pour un tunnel sous le détroit de Northumberland entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et la construction du dit tunnel.

189. Réponse à ordre du 27 février 1911,—Copie de tous actes, règlements, documents, papiers et renseignements de toute nature indiquant ou faisant connaître le système ou la méthode suivi pour la confection du recensement dans le Royaume-Uni, ls possessions britanniques et les pays étrangers, respectivement, et indiquant en quoi le système ou la méthode suivi dans les susdits pays diffère de celui ou celle que l'on se propose d'adopter pour le prochain recensement en Canada.

190. Réponse à ordre du 6 février 1911,—Etat faisant connaître le nombre d'employés attachés au Bureau de l'Imprimerie en 1896;

Les noms des susdits employés qui ont été destitués entre 1896 et 1911, avec la date et la cause de la destitution dans chaque cas;

Les noms des susdits employés qui ont démissionné ou sont décédés entre les années susdites, avec la date de la démission et du décès dans chaque cas; et

Les noms des personnes nommées à des positions en rapport avec le Bureau de l'Imprimerie entre 1896 et 1911, avec la date de la nomination dans chaque cas.

191. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Copie des arrangements conclus par le gouvernement avec le ci-devant propriétaire de la ferme Stadacona à Saint-Félix du Cap-Rouge, au sujet de l'acquisition de cette ferme et de son exploitation à l'avenir comme ferme expérimentale, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce double sujet.

Le comité recommande aussi que les livres contenant les listes des noms des sénateurs et des membres de la Chambre des Communes, ainsi que ls listes des comités, soient dorénavant reliés en un seul volume, et qu'ils contiennent les districts électoraux et divisions sénatoriales représentés, les adresses postales, et les districts électoraux et divisions sénatoriales séparément, par ordre alphabétique.

Le tout repectueusement soumis.

THOS. COFFEY,

Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Domville, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Gibson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (W 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada National Fire Insurance Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Watson, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. David a présenté au Sénat un bill (Y 2) intitulé: « Loi concernant *The Sault St. Louis Light and Power Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que les règles 23*f*, 24*a*, 63 et 119 du Sénat soient suspendues et que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'honorable M. Derbyshire a présenté au Sénat un bill (Z 2) intitulé: « Loi concernant *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company* ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, il a été

Ordonné, que les règles 23*f*, 24*a*, 63 et 119 du Sénat soient suspendues et que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Owens, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (U 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Gertrude Mary Grantham, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et sur la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et aussi sur la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt-septième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de William Francis Currie, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable M. Young, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la prise en considération du vingt et unième rapport du comité des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Andrew Lorne Hamilton, ainsi que les témoignages à l'appui, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Edwards, il a été
Ordonné, qu'il soit remis au mercredi, dixième jour de mai courant.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau,* relativement à la livraison du bois », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Lavergne, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. McSweeney, secondé par l'honorable M. Lavergne, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération l'amendement fait par la Chambre des Communes aux amendements faits par le Sénat au bill (75) intitulé: « Loi concernant la Compagnie manufacturière McClary ».

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable Sir George W. Ross, il a été
Ordonné, que le dit amendement soit agréé.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé à l'amendement fait aux amendements du Sénat au dit bill sans aucun amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par la Chambre des Communes au bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Ontario-Michigan Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,
Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 4 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Beith, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gibson, Gillmor, Jaffray, King, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), McHugh, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owes, Poirier, Power, Ratz, Riley, Roche, Ross (Sir George W.), Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

Prières.

L'honorable M. Thompson, du comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat, a présenté son deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a alors été lu par le greffier, et il est comme suit:—

Sénat,
Chambre de comité No 8,
Mercredi, 3 mai 1911.

Le comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat a l'honneur de présenter son deuxième rapport.

1. Votre comité recommande que l'assistant maître de poste du Sénat, M. T. B. Weston, soit placé dans la subdivision « A » de la troisième division, dans la classification du service civil et que son titre soit: assistant maître de poste.

2. Votre comité recommande que M. J. de St. Denis LeMoine, sergent d'armes, soit promu de la deuxième division, subdivision « A », à la première division, subdivision « B » de la classification du service civil.

Le tout respectueusement soumis.

F. P. THOMPSON,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. McHugh, du comité permanent des Bills Privés Divers, auquel a été renvoyé le bill (R 2) intitulé: « Loi concernant certains brevets de la *Munderloh and Company, Limited* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. McHugh, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (64) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and White River Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 48.—Après l'article 8, insérer ce qui suit comme paragraphe 2 du dit article:—

« 2. Ni la Compagnie, ni aucune autre compagnie qui peut acquérir ou avoir le droit de passer sur la ligne de la Compagnie dans les limites de la cité de Calgary, ne doit recevoir, transporter ou descendre des voyageurs d'un endroit quelconque dans les limites actuelles de la dite cité, à toute autre endroit dans les limites de la dite cité, sans le consentement du conseil de la dite cité, exprimé par règlement; mais les pouvoirs pour le transport des bagages de voyageurs qui peuvent être exercés par la Compagnie, ou par toute autre compagnie, sur la ligne de la Compagnie dans les limites actuelles de la dite cité, ne doivent s'étendre et s'appliquer qu'à la réception, au transport et à la livraison des bagages de voyageurs d'entier parcours, pris en dehors des limites actuelles de la dite cité pour être délivrés dans les limites de la dite cité, ou pris dans les limites de la dite cité pour être délivrés en dehors des limites de la dite cité.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (G 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Railway* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 14.—Retrancher tous les mots depuis « rattachant » jusqu'à la fin de l'article 8.

Page 4, ligne 10.—Retrancher l'article 15 et y substituer le suivant:—

« 15. La Compagnie peut, pour les fins de son entreprise, construire, acquérir ou louer des édifices pour en faire des hôtels et des restaurants le long de son chemin de fer, et elle peut exercer l'industrie qui se rattache à ces établissements et qui est

utile au confort et à la commodité des voyageurs; et elle peut établir et administrer des parcs et des terrains de villégiature et de récréation, avec l'approbation, exprimée par règlements, de la municipalité ayant juridiction sur l'endroit où sont situés ces parcs et ces terrains de villégiature et de récréation, et elle peut louer ces parcs et terrains.»

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (102) intitulé: «Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company*», a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Page 2, ligne 1.—A l'article 8, substituer le suivant:—

«8. La Compagnie peut établir, construire et mettre en service une ligne de chemin de fer d'une largeur de voie de quatre pieds huit pouces et demi, commençant à un point situé à ou près Hamilton, passant par ou près Guelph, Berlin, Stratford St. Mary's, London, Ingersoll, Woodstock et Brantford, de là, retournant au point de départ ou près Hamilton; avec prolongements à partir d'un point situé à ou près London jusqu'à un point situé à ou près Arkona, d'un point situé entre Brantford et Hamilton et allant jusqu'à un point situé aux ou près les chutes Niagara, et d'un point situé entre St. Mary's et Stratford et allant jusqu'à un point situé au ou près le lac Huron, en longeant le bord du lac Huron jusqu'à un point situé à ou près Sarnia.»

Page 3, ligne 11.—A l'article 13 substituer le suivant:—

«13. La Compagnie peut, pour les besoins de son entreprise, construire, acquérir ou louer des bâtiments pour en faire des hôtels et restaurants sur le parcours de son chemin de fer, et conduire toutes industries qui se rattachent à pareils établissements et qui sont nécessaires au confort et à la commodité des voyageurs; et elle peut tracer et administrer des parcs et des lieux de villégiature et de récréation avec le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève l'endroit où sont situés ces parcs et lieux de villégiature et de récréation et elle peut louer ces parcs et lieux.»

Page 3, ligne 21.—Retrancher l'article 14.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du vingt-huitième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Mackay Sutherland, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Gibson, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable Sir Mackenzie Bowell, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé en amendement:

Que les mots «ne» et «pas» soient insérés l'un avant, l'autre après le mot «soit» et que les mots suivants soient ajoutés à la fin de la motion «mais que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable M. Campbell que le bill (3) intitulé: «Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics», soit renvoyé à un comité spécial composé des honorables messieurs Power, Lougheed, Sir Mackenzie Bowell, Casgrain, Watson, Ellis, Thompson, Baird et du proposeur, ayant été lu,

L'honorable M. McMullen, secondé par l'honorable M. Legris, a proposé en amendement:

Que les noms suivants: « Béique, Sir George W. Ross et McMullen » soient insérés dans la dite motion après le nom « Baird ».

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, telle qu'amendée, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (179) intitulé: « Loi concernant la réserve des sauvages Songhees », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (45) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé au comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (104) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Postes », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (132) intitulé: « Loi à l'effet de corriger certaines erreurs d'écriture dans la version française de la Loi du Revenu de l'Intérieur », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par la Chambre des Communes au bill (K) intitulé: « Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du troisième rapport du comité mixte des deux Chambres relatifs aux Impressions du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », et sur la prise en considération du rapport du comité spécial nommé pour examiner et faire rapport sur les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les

grains », et aussi sur la prise en considération du rapport de la minorité, présenté par certains membres du comité spécial nommé pour considérer et faire rapport sur les clauses 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains ».

(*En comité*).

L'article 123 a été repris en considération et retranché, et l'article suivant lui a été substitué:—

« 123. Aucune personne possédant, administrant ou exploitant quelque élévateur public ou élévateur de tête de ligne ou autrement intéressée aux opérations de tel élévateur, ne doit acheter ou vendre du grain à aucun endroit dans la division d'inspection de l'Ouest.

« Ce premier paragraphe ne s'applique à aucune personne possédant, administrant ou exploitant quelque élévateur de tête de ligne, ou intéressée aux opérations de quelque élévateur de tête de ligne:—

« (1) Qui a été loué à la Commission pour l'exploitation ou qui a été loué à toute personne, société ou compagnie pour l'exploitation, avec l'approbation de la Commission, ou qui est administré et exploité par des personnes approuvées par la Commission.

« (2) Qui est utilisé ou tenu en service comme dépendance de tout moulin à farine situé à la même tête de ligne que cet élévateur; mais, cependant, tel élévateur doit être subordonné aux restrictions et règles que la Commission peut imposer de temps à autre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil.»

Page 69, ligne 42.—Retrancher l'alinéa (*a*) de l'article 242 et insérer à la place:—

« (*a*) Etant propriétaire, administrateur, exploitant d'un élévateur public ou élévateur de tête de ligne ou autrement intéressé aux opérations de cet élévateur, achète ou vend du grain en quelque endroit de la division de l'Ouest, contrairement aux dispositions de l'article 123 de la présente loi; »

L'article 2 a été de nouveau pris en considération et adopté tel que modifié.

L'article 12 a été lu et modifié comme suit:—

Page 5, ligne 20.—Après « loi », insérer: « subordonnément à la suspension ou à la démission, de la même manière que si elles avaient été nommées en vertu des dispositions de la présente loi ».

Le préambule a été lu de nouveau et agréé.

Le titre a été lu de nouveau et agréé.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Derbyshire a fait rapport de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec divers amendements qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ayant été lus par le greffier,

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'ils soient agréés.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à jeudi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau,* relativement à la livraison du bois », a été lu la deuxième fois.

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorable M. Thompson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par le comité permanent des Banques et du Commerce au bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* ».

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. King, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (A 3) intitulé: « Loi pour faire droit à William Francis Currie ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (R 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Ontario-Michigan Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Béique, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (157) intitulé: « Loi concernant l'inspection et la vente des semences », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Vendredi, 5 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Béique, Bolduc, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Cloran, Coffey, Comeau, Dandurand, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gibson, Gillmor, Jaffray, King, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), McHugh, McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Riley, Roche, Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson, Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé de nouveau le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », a fait rapport qu'il avait encore examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 18.—Après « situé », retrancher « entre » et insérer « dans ou près ». Après « Cardston », retrancher « et Mountain-View ».

Page 1, ligne 19.—Après « l'ouest », retrancher « à » et insérer « jusqu'à un endroit dans ». Après « Pincher-Creek », insérer « et de là ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat mardi prochain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (Z 2) intitulé: « Loi concernant *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, lignes 12 et 13.—Retrancher « Erie Eau » et insérer « Rondeau ».

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*), (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Cloran, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Ele a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Cahmbre que le Sénat a passé ce bill auquel il demande son concours.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (S 2) intitulé: « Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec un amendedement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 13.—Après l'article 1, ajouter l'article suivant comme « clause « *A* »:

« *Clause* « *A* ».

« Sauf dans les cas prévus par la *Loi des chemins de fer,* la Compagnie ne doit pas exercer les pouvoirs accordés par les articles 12 et 16 dudit chapitre 62.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*), 24 (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit amendement.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Ele a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Sur motion de l'honorable M. Ellis, secondé par l'honorable M. Yeo, il a été

Ordonné, qu'il soit émis un ordre du Sénat pour un relevé des noms, emplois et salaires de toutes personnes nommées au service du chemin de fer Intercolonial, dans la cité de Saint-Jean. N.-B., du 1er septembre 1907 au 1er mars 1911.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production de toute la correspondance échangée entre les officiers de la quarantaine à Québec et les employés des départements de l'Intérieur et de la Marine et de toute autre personne au sujet de la détention à la quarantaine à la Grosse-Ile de Québec et du traitement du russe Saïd Godlieb que la science médicale a déclaré atteint du choléra asiatique, dans le mois de novembre dernier, laquelle correspondance doit couvrir toute la période en dehors de la période couverte par la correspondance déjà produite à cette Chambre.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (R 2) intitulé: « Loi concernant certains brevets de la *Munderloh and Company, Limited* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (64) intitulé: « Loi constituant en corporation la *British Columbia and White River Railway Company* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (D 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada Cement Company, Limited* », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McHugh, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération de l'amendement fait par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (G 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The High River, Saskatchewan and Hudson Bay Railway Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues et que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (102) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues et que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération le vingt-huitième rapport du comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Mackay Sutherland, ainsi que les témoignages pris devant le dit comité.

L'honorable M. Lougheed, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (179) intitulé: « Loi concernant la réserve des Sauvages Songhees ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. McSween y a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (104) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Postes ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Owens a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (132) intitulé: « Loi à l'effet de corriger certaines erreurs d'écriture dans la version française de la Loi du Revenu de l'Intérieur ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Wilson a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau,* relativement à la livraison du bois », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorbale M. Coffey, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 9 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Costigan,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Edwards,
Ellis,
Gibson,
Gillmor,
Kirchhoffer,
Lavergne,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Poirier,
Power,
Prowse,
Ratz,
Riley,
Robertson,
Roche,
Ross (Sir George W.),
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (B 3) intitulé: « Loi pour faire droit à George Mackay Sutherland ».

Le dit bill a été lu la première fois.

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Watson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Objection ayant été faite à la dite motion, et

La question de concours ayant été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que la procédure du Sénat du cinq courant relative au bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains » soit lu maintenant pour être prise de nouveau en considération.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que la dite procédure soit rescindée.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le bill (Q) intitulé: « Loi concernant les grains » soit placé sur l'ordre du jour pour sa troisième lecture aujourd'hui.

Avec la permission du Sénat:

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le dit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit amendé de nouveau en en retranchant les articles suivants, à savoir:—

Article 10.

Paragraphe 1 de l'article 12.—Tous les mots après « ministre » jusqu'à la fin du paragraphe.

Paragraphe 1 de l'article 14.

Article 16 et

Article 17.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable Président a informé le Sénat que le greffier avait reçu des certificats du greffier de la Couronne en chancellerie pour faire connaître que l'honorable M. Amédée Emmanuel Forget, l'honorable Joseph Marcellin Wilson et l'honorable Benjamin C. Prowse avaient été appelés au Sénat.

Département du Secrétaire d'Etat,

Ottawa, 6 mai 1911.

Le présent fait foi qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler au Sénat du Canada, par lettres patentes, sous le Grand Sceau, en date du deuxième jour de mai 1911, Amédée Emmanuel Forget, de Banff, dans la province d'Alberta, écuier, et de le nommer au Sénat et sénateur pour la province d'Alberta.

CHAS. MURPHY,

Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,

Ottawa, 6 mai 1911.

Le présent fait foi qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler au Sénat du Canada, par lettres patentes, sous le Grand Sceau, en date du troisième jour de mai 1911, Joseph Marcellin Wilson, de la cité de Montréal, dans la province de Québec, écuier, et de le nommer membre du Sénat et sénateur pour la division électorale de Sorel, dans la province de Québec.

CHAS. MURPHY,

Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,

Ottawa, 8 mai 1911.

Le présent fait foi qu'il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'appeler au Sénat du Canada, par lettres patentes, sous le Grand Sceau, en date du cinquième jour de mai 1911, Benjamin C. Prowse, de la cité de Charlottetown, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, écuier, et de le nommer membre du Sénat et sénateur pour la dite province.

CHAS. MURPHY,
Secrétaire d'Etat.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (179) intitulé: « Loi concernant la réserve des sauvages Songhees », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le jour, le bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation *l'Alberta Electric Railway Company* », a été, tel qu'amendé. lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec un amendement, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (104) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Postes », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (132) intitulé: « Loi à l'effet de corriger certaines erreurs d'écriture dans la version française de la Loi du Revenu de l'Intérieur », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Lougheed, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (A 3) intitulé: « Loi pour faire droit à William Francis Currie ». ayant été lu,

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

L'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (157) intitulé: « Loi concernant l'inspection et la vente des semences », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

La Chambre, conformément à l'ordre du jour, s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport par eau des marchandises,* relativement à la livraison du bois ».

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.

Le préambule a été lu et remis.

Est retranché l'article 1 et remplacé par le suivant:—

« 1. Est modifié l'article 2 de la Loi du transport des marchandises par eau, par addition des mots suivants à l'alinéa (*a*) :—

« ou bois de construction, madriers et autres articles communément désignés comme articles en bois.»

2. Est abrogé l'article 10 de la dite loi.

Le préambule a été lu de nouveau et agréé.

Le titre a été lu de nouveau et agréé.

Quelque temps après la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. McKay (Truro) a fait part, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit amendement ayant été lu par le greffier,

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorable M. Coffey, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé et que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres au bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois demain.

L'honorable Président a informé la Chambre qu'il y avait un sénateur qui se présentait pour être introduit.

Alors, l'honorable M. Prowse, a été introduit entre l'honorable M. Yeo et l'honorable M. Cloran,

L'honorable M. Prowse a présenté le bref à Sa Majesté l'appelant au Sénat.

Le dit bref a été lu par le greffier.

Ordonné qu'il soit inscrit au journal, et il est comme suit:—



CANADA.

GREY.

[L.S.]

GEORGE V, *par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.*

A Notre fidèle et bien-aimé Benjamin C. Prowse, écuier, de Charlottetown, de Notre province de l'Ile-du-Prince-Edouard, dans Notre Puissance du Canada;

SALUT:—

Sachez que, tant pour la confiance particulière que Nous avons reposée en vous, que dans la vue d'obtenir votre avis et assistance en toutes affaires importantes et difficiles qui peuvent concerner l'Etat et la Défense de Notre Puissance du Canada; Nous avons jugé à propos de vous appeler au Sénat de Notre dite Puissance, et Nous vous commandons, que mettant de côté toutes difficultés et excuses quelconque, vous soyiez et comparaissiez pour les fins susdites, dans le Sénat de Notre dite Puissance, en tous les temps et tous les lieux où Notre Parlement pourra être convoqué et tenu en Notre dite Puisance, et vous ne devez aucunement y manquer.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre très-fidèle et bien-aimé cousin le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de la Puissance du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, dans Notre Puissance du Canada, ce cinquième jour de mai en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent onze et de Notre Règne la première.

Par ordre,

CHAS. MURPHY,

Secrétaire d'Etat.

L'honorable M. Prowse s'est approché de la table et a prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, devant Samuel Edmour St. Onge Chapleau, écuier, commissaire nommé à cet effet, et il a pris son siège en conséquence.

L'honorable Président a informé la Chambre que le greffier a déposé sur la table le certificat du commissaire, énonçant que l'honorable M. Prowse, membre du Sénat, a fait et signé la déclaration de qualification, prescrite par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (48) intitulé: « Loi modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (156) intitulé: « Loi modifiant la Loi du ministère des Chemins de fer et Canaux », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (185) intitulé: « Loi modifiant la Loi des pêcheries », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois jeudi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canada West Loan Corporation* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 11.—Retrancher « Malicke » et insérer « Meilicke ».

Page 2, ligne 1.—Retrancher « un » et insérer « deux ».

Page 2, ligne 20.—Retrancher « les directeurs peuvent » et insérer « la Compagnie peut ».

Page 2, ligne 21.—Retrancher « la Compagnie peut » et insérer « les directeurs peuvent ».

Page 3, ligne 2 (de la version anglaise).—Après « *dollars* » insérer « *thereof* ».
Page 3, ligne 2 (de la version anglaise).—Retrancher « *thereon* ».
Page 3, ligne 9.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».
Page 3, ligne 45.—Retrancher « 6 » et insérer « 8 ».
Page 3, ligne 47.—Retrancher « ils sont autorisés » et insérer « elle est autorisée ».
Page 7, ligne 20 (de la version anglaise).—Retrancher « *Company to the* ».
Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (O 1) intitulé: « Loi modifiant et refondant les lois relatives au havre de Toronto », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 5.—Après « ou » insérer « autres ».

Page 2, ligne 5.—Après « embarcations » retrancher tous les mots jusqu'à la fin de l'alinéa.

Page 2, ligne 21.—Après « Sud » insérer « astronomiquement à partir ».

Page 4, ligne 30.—Retrancher « de ces » et insérer « des ».

Page 4, ligne 30.—Après « biens » insérer « mentionnés au premier paragraphe du présent article ».

Page 4, ligne 38.—Après « Canada » insérer le paragraphe suivant:—

« 4. Rien dans la présente loi ne doit avoir d'effet sur les droits des parties dans un litige actuellement pendant. »

Page 4, ligne 39.—Après « pouvoir » insérer « par règlement passé et ratifié en la manière ci-après prévue ».

Page 4, ligne 43.—Après « eau » retrancher tous les mots jusqu'à la fin de l'alinéa.

Page 8, ligne 22.—Retrancher tous les mots après « vigueur » jusqu'à la fin de l'article et insérer « pendant une période de deux ans à compter de l'adoption de la loi, subordonnément à toute abrogation, toute remise en vigueur, tous changements ou toutes modifications ».

Page 9, ligne 15.—Après « saisie » insérer « légale ».

Page 9, ligne 19.—Après « frais » insérer « légitimes et raisonnables ».

Sur motion de l'honorable Sir George W. Ross, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (Z 1) intitulé: « Loi pour faire droit à Walter Henry Kirkland »;

Aussi, le bill (H 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden »;

Aussi, le bill (J 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson »;

Aussi, le bill (K 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Nellie Bridgland Morrison . ; et

Aussi, le bill (L 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Frances Whittington Truesdell », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 8 mai 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat pour retourner à cette Chambre la preuve, etc., faite devant le comité permanent des Divorces du Sénat, auquel ont été référées les pétitions sur lesquelles les suivants ont été fondés:—

Bill Z 1 (No 164) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Walter Harvey Kirkland ».

Bill H 2 (No 180) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden ».

Bill J 2 (No 181) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson ».

Bill K 2 (No 182) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Nellie Bridgland Morrison ».

Bill L 2 (No 183) du Sénat, intitulé: « Loi pour faire droit à Frances Whittington Truesdell ».

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 10 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Comeau, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Gidson, Gillmor, Jaffray, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Poirier, Power, Prowse, Ratz, Riley, Roche, Ross (Sir George W.), Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson (St-Thomas), Wilson (Sorel), Yeo. Young.

PRIÈRES.

L'honorable Président a informé la Chambre qu'il y avait un sénateur qui se présentait pour être introduit.

Alors, l'honorable M. Wilson a été introduit entre l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. Béique.

L'honorable M. Wilson a présenté le bref de Sa Majesté l'appelant au Sénat.

Le dit bref a été lu par le greffier.

Ordonné, qu'il soit inscrit au journal, et il est comme suit:—



CANADA.

GREY.

[L.S.]

GEORGE V, *par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.*

A Notre fidèle et bien-aimé Joseph Marcellin Wilson, écuier, de la cité de Montréal, dans Notre province de Québec, dans Notre Puissance du Canada;

SALUT:—

Sachez que, tant pour la confiance particulière que Nous avons reposée en vous, que dans la vue d'obtenir votre avis et assistance en toutes affaires importantes et difficiles qui peuvent concerner l'Etat et la Défense de Notre Puissance du Canada; Nous avons jugé à propos de vous appeler au Sénat de Notre dite Puissance, et Nous vous nommons pour la division électorale de Sorel, de Notre province de Québec, et Nous vous commandons, que mettant de côté toutes difficultés et excuses quelconques, vous soyiez et comparaissiez pour les fins susdites, dans le Sénat de Notre dite Puissance, en tous les temps et en tous les lieux où Notre Parlement pourra être convoqué et tenu en Notre dite Puissance, et vous ne devez aucunement y manquer.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre très-fidèle et bien-aimé cousin le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Puissance du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, dans Notre Puissance du Canada, ce troisième jour de mai en l'année de Notre-Seigneur, mil neuf cent onze et de Notre Règne la première.

Par ordre,

CHAS. MURPHY,

Secrétaire d'Etat.

L'honorable M. Wilson s'est approché de la table et a prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, devant Samuel Edmour St. Onge Chapleau, écuier, commissaire nommé à cet effet, et il a pris son siège en conséquence.

L'honorable Président a informé la Chambre que le greffier a déposé sur la table le certificat du commissaire, énonçant que l'honorable M. Wilson, membre du Sénat, a fait et signé la déclaration de qualification, prescrite par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

L'honorable M. Coffey, du comité permanent du Compte rendu des Débats, a présenté son quatrième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit rapport a été lu par le greffier, et il est ocmme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 8,
MERCREDI, 10 mai 1911.

Le comité permanent du Compte rendu des Débats a l'honneur de présenter son quatrième rapport.

Votre comité recommande que dorénavant la discussion sur les rapports du comité des Divorces ne soit pas rapportée au long.

Le tout respectueusement soumis.

THOS. COFFEY,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Coffey, secondé par l'honorable Sir George W. Ross, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (A 3) intitulé: « Loi pour faire droit à William Francis Currie », ayant été lu,

L'honorable M. Baird, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Baird, secondé par l'honorable M. Kirchhoffer, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de William Francis Currie, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (X 2) intitulé: « Loi modifiant la *Loi du transport des marchandises par eau*, relativement à la livraison du bois », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la prise en considération du vingt et unième rapport du comité des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de Andrew Lorne Hamilton, ainsi que les témoignages à l'appui, pris devant le dit comité, ayant été lu,

L'honorable M. Kirchhoffer, secondé par l'honorable M. Lougheed, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur la division suivante :—

POUR, 9.—CONTRE, 27.

Résolue dans la négative.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du deuxième rapport du comité permanent de l'Economie Interne et de la Comptabilité du Sénat, ayant été lu,

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. McMillan, a proposé :

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, a proposé en amendement :

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés, l'un avant, l'autre après le mot « soit » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion : « mais qu'il soit déposé sur la table ».

La question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, la Chambre s'est divisée et les noms ayant été demandés, ils ont été pris comme suit :—

CONTENTS :

Les honorables messieurs

Béique, Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Choquette, Cloran, Dandurand, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Ellis, Jaffray, Kerr (Président), Landry, Macdonald (Victoria), McKay (Truro), Power, Roche, Ross, (Sir George W.), Tessier, Wilson (Sorel)—22

NON-CONTENTS :

Les honorables messieurs

Baird, Bostock, Boucherville, de, Casgrain, Coffey, Douglas, Edwards, Farrell, Gibson, Gillmor, McMillan, McSweeney, Owens, Riley, Scott (Sir Richard), Talbot, Thompson, Watson, Wilson (Elgin), Yeo, Young—21.

Ainsi, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au bill (157) intitulé : « Loi concernant l'inspection et la vente des semences ».

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.

Les articles 1 à 12 inclusivement ont été lus et agréés.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.

Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (U 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Canada West Loan Corporation* ».

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. Watson, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (O 1) intitulé: « Loi modifiant et refondant les lois relatives au havre de Toronto ».

Sur motion de l'honorable Sir George W. Ross, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (177) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Sauvages », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Jaffray, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (103) intitulé: « Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois vendredi prochain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (102) intitulé: « Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé aux amendements faits par le Sénat au dit bill, sans amendement.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 11 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président

Les honorables messieurs

Baird, Béique, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Coffey, Costigan, Dandurand, David, Davis, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Douglas, Edwards, Ellis, Farrell, Forget, Gibson, Gillmor, Jaffray, Landry, Lavergne, Legris, Lougheed, Macdonald (Victoria), MacKay (Alma), McHugh, McKay (Truro), McMillan, McMullen, McSweeney, Miller, Mitchell, Owens, Poirier, Power, Prowse, Ratz, Riley, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Scott (Sir Richard), Talbot, Tessier, Thompson, Watson, Wilson (Elgin), Wilson (Sorel), Yeo, Young.

PRIÈRES.

L'honorable Président a présenté au Sénat la recommandation suivante des bibliothécaires du Parlement:—

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT,
OTTAWA, 9 mai 1911.

L'honorable J. K. KERR,
Président du Sénat,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les soussignés, bibliothécaires conjoints du Parlement, ont l'honneur de recommander que Oswald Soulière, commis dans la 2me division, subdivision B, du ministère de la Marine et des Pêcheries, soit transféré à la Bibliothèque du Parlement pour remplir la vacance créée par le décès de madame Lampman.

Les soussignés ont l'honneur de faire observer qu'une personne versée dans les langues anglaise et française et possédant une bonne connaissance de la bibliographie, de l'histoire et de la littérature est nécessaire dans ce département pour aider à tenir le catalogue général dans un état d'efficacité, et ils sont persuadés que le dit Oswald Soulière possède les connaissances requises.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,
(Signé) A. D. DECELLES,
Bibliothécaire général.
(Signé) MARTIN J. GRIFFIN,
Bibliothécaire du Parlement.

SÉNAT.

Mémorandum.

Le soussigné a l'honneur de recommander que le Sénat se joigne à la Chambre des Communes relativement au transfert de M. Oswald Soulière, du ministère de la Marine et des Pêcheries à la Bibliothèque du Parlement, comme le recommande le dit rapport des bibliothécaires du Parlement.

(Signé) J. K. KERR,
Président du Sénat.

CABINET DU PRÉSIDENT,
10 mai 1911.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
JEUDI, 11 mai 1911.

Résolu, qu'un message soit envoyé au Sénat informant Leurs Honneurs que cette Chambre a approuvé la recommandation de l'honorable Orateur des Communes au sujet de la mutation de M. Oswarld Soulière du département de la Marine et des Pêcheries à la bibliothèque du Parlement.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Atteste,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

L'honorable Président a informé la Chambre qu'il y avait un sénateur qui se présentait pour être introduit.

Alors, l'honorable A. E. Forget a été introduit entre l'honorable M. Dandurand et l'honorable M. Talbot.

L'honorable M. Forget a présenté le bref de Sa Majesté l'appelant au Sénat.

Le dit bref a été lu par le greffier.

Ordonné, qu'il soit inscrit au journal, et il est comme suit:—



CANADA.

GREY.

[L.S.]

GEORGE V, *par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des possessions britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.*

A Notre fidèle et bien-aimé Amédée Emmanuel Forget, de Banff, dans Notre province de l'Alberta, dans Notre Puissance du Canada, écuier;

SALUT:—

Sachez que, tant pour la confiance particulière que Nous avons reposée en vous, que dans la vue d'obtenir votre avis et assistance en toutes affaires importantes et difficiles qui peuvent concerner l'Etat et la Défense de Notre Puissance du Canada; Nous avons jugé à propos de vous appeler au Sénat de Notre dite Puissance, et Nous vous commandons, que mettant de côté toutes difficultés et excuses quelconques, vous soyiez et comparaissiez pour les fins susdites, dans le Sénat de Notre dite Puissance, en tous les temps et en tous les lieux où Notre Parlement pourra être convoqué et tenu en Notre dite Puissance, et vous ne devez aucunement y manquer.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres Patentes et à icelles fait apposer le Grand Sceau du Canada. TÉMOIN, Notre très-fidèle et bien-aimé cousin le très honorable Sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, et Baronnet; Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Royal Victoria, etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef de Notre Puissance du Canada.

A Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre cité d'Ottawa, dans Notre Puissance du Canada, ce deuxième jour de mai en l'année de Notre-Seigneur, mil neuf cent onze et de Notre Règne la première.

Par ordre,
CHAS. MURPHY,
Secrétaire d'Etat.

L'honorable M. Forget s'est approché de la table et a prêté et souscrit le serment prescrit par la loi, devant Samuel Edmour St. Onge Chapleau, écuier, commissaire nommé à cet effet, et il a pris son siège en conséquence.

L'honorable Président a informé la Chambre que le greffier a déposé sur la table le certificat du commissaire, énonçant que l'honorable M. Forget, membre du Sénat, a fait et signé la déclaration de qualification, prescrite par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.

L'honorable Président a présenté au Sénat le mémoire suivant:—

SÉNAT.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que lors de la réorganisation et la classification du personnel du Sénat, en conformité du chapitre 15 des Statuts de 1908, le sergent d'armes qui est un officier sur le parquet de la salle du Sénat, a été placé dans la même classe que le huissier de la Verge Noire, à savoir: dans la subdivision B de la première division. (Voir la classification du Président, dans les Journaux du Sénat, pages 165-167.)

Par méprise, cependant, il a été classifié dans la classe inférieure suivante. Le soussigné est encore d'opinion que cet officier appartient réellement à la dite subdivision B de la première division, et il recommande, en conséquence, qu'il y soit classé à l'avenir et que l'organisation et la classification du personnel du Sénat soit corrigé en conséquence.

Dans le cas de Thomas B. Weston, qui a été classifié comme assistant maître de poste et messager, il est constaté que les devoirs qui lui sont assignés sont ceux d'un commis. Il a à assister le maître de poste tous les jours et à part cela, il a à remplir tous les devoirs de ce dernier pendant les vacances ou la maladie de ce dernier. Le soussigné, en conséquence, recommande que les mots « et messager » qui se trouvent après son nom soient retranchés et qu'il soit placé dans la subdivision A de la troisième division et que l'organisation et la classification du personnel du Sénat soit changé en conséquence.

J. K. KERR,

Président du Sénat.

CHAMBRE DU PRÉSIDENT,
11 mai 1911.

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été
Ordonné, que le dit mémoire soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (45) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Forget, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'honorable M. Béique, du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (Y 2) intitulé: « Loi concernant *The Sault St. Louis Light and Power Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été
Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Béique, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Landry a attiré l'attention de la Chambre sur la lettre suivante:—

« OTTAWA, 23 novembre 1910.

« MONSIEUR.—En rapport avec la récente détention par l'officier de santé des Etats-Unis à Québec d'un malade sur soupçon d'abord et sur preuve ensuite d'être atteint du choléra asiatique, laissez-moi attirer votre attention sur ce fait que d'après l'usage

actuellement établi les passagers en destination des Etats-Unis sont examinés par les médecins américains seulement et nullement par les médecins canadiens, au port canadien de débarquement, après le passage du vaisseau à la quarantaine.

« Le *Royal Georges* arriva à la Grosse-Ile à onze heures et demie du soir. Le médecin dénonça un cas ou deux de rougeole qui furent débarqués sur l'île et fit rapport que le reste des passagers était en bonne santé.

« Un tel rapport permit au vaisseau de laisser la quarantaine.

« L'usage suivi à la Grosse-Ile diffère quelque peu du mode de procéder à New-York, à Boston et à d'autres ports. A la Grosse-Ile, l'examen des navires est censé se faire en tout temps du jour et de la nuit, pendant les vingt-quatre heures, et non pas seulement de l'aurore à la brunante comme dans les ports à proximité. La raison en est que dans les autres ports généralement la station de la quarantaine étant près de la tête de la navigation, les navires peuvent immédiatement après avoir laissé la quarantaine atteindre leur destination dans une heure. La Grosse-Ile est à deux cents milles en bas de Montréal et le délai d'une couple d'heures pour atteindre la clarté du jour peut signifier l'attente ultérieure de la marée haute pour sauter le Cap à la Roche et partant un retard additionnel de douze heures pour chaque vaisseau qui veut atteindre sa destination.

« Cela étant le gouvernement tout en exigeant l'examen des passagers d'entrepont par les officiers de la quarantaine sur tous les navires qui arrivent pendant le jour, autorise ces mêmes officiers, après le coucher du soleil, de prendre, au lieu de faire eux-mêmes l'examen requis, la déclaration assermentée du médecin du bord.

« Ce cas de choléra était bien léger; le malade circulait à bord et, ne s'étant pas rapporté au médecin, celui-ci ne découvrit rien excepté à l'arrivée du navire à Québec quand le malade trahit sa faiblesse au moment où il tomba en ligne pour subir l'examen du médecin du port.

« C'est là le vice du système qui permet à un vaisseau de continuer sa route sans avoir été soumis à l'examen de l'officier de la quarantaine.

« La détention de malades, l'année dernière et cette année, ne peut qu'augmenter chaque année en proportion de l'augmentation de l'immigration et amène la conclusion que la quarantaine à la Grosse-Ile ne peut plus être considérée comme une quarantaine pour l'été seulement.

« Les tuyaux de l'aqueduc, aujourd'hui à fleur de terre et vidés avant l'apparition de la gelée, demandent maintenant à être enterrés à une profondeur que n'atteint pas la gelée. Les bâtiments en bois, construits en 1848, pour la détention des suspects, à l'ouest de l'île, doivent être remplacés par des constructions à deux étages, en brique, pourvues de fournaises. L'hôpital de l'est doit être pourvu aussi d'une fournaise.

« Le quai doit être prolongé jusqu'à eau profonde et terminé par un T donnant un accostage d'au moins 500 pieds, afin de permettre aux vaisseaux mis en quarantaine de l'aborder pour débarquer leurs passagers et de charger leurs victuailles au lieu d'attendre à deux milles au large l'arrivée des petits bâtiments qui ne peuvent même pas accoster les navires quand la mer est grosse comme elle l'était le vendredi que le *Royal Georges* a perdu à attendre avant de pouvoir débarquer ses passagers.

« La construction immédiate d'un laboratoire s'impose, tout semblable à celui de la quarantaine William-Head, et un bactériologiste devrait être ajouté à l'état-major médical avec obligation de consacrer plusieurs heures chaque jour au travail du laboratoire. Ceci est nécessaire au point de vue de l'acquisition des connaissances théoriques et pratiques dans l'espèce. A part ce travail particulier cet assistant peut être d'un aide considérable pour le travail ordinaire qui ne peut qu'augmenter avec l'augmentation de l'immigration.

« Si la menace du choléra continue cet hiver il sera peut-être nécessaire de terminer les travaux commencés en 1893-94 alors que nous étions menacés de cette maladie qui venait d'éclater à Hambourg. Ces travaux consistaient surtout à la désinfection par la vapeur et à la stérilisation aux débarcadères à eau profonde des colis venant d'un pays infesté. L'ouverture de tels colis sur l'île et le lavage du linge

sale empaqueté en toute hâte par les immigrants constitue un danger de contagion et pour les personnes qui font de tels lavages et pour les personnes qui boivent à même les sources qui peuvent être contaminées par l'infiltration des eaux provenant de ces lavages.

« Le cylindre à vapeur placé sur le quai à Québec en 1893 et à travers duquel le linge des immigrants russes a été alors désinfecté a été enlevé et je crois détruit par ordre du département de l'Immigration. Si le choléra continue à nous menacer je recommande avec urgence que ce département ou le nôtre remette en opération ce travail des plus nécessaires.

« J'ai l'honneur, etc.,
« (Signé) F. MONTIZAMBERT, M.D.,
« *Directeur général de la santé publique.*

« A l'honorable
« Ministre de l'Agriculture.»

Et il a demandé:

Quelles sont parmi toutes ces suggestions celles qui ont été adoptées par le gouvernement et jusqu'à quel point chacune d'elles a été suivie?

Débat.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », ayant été lu,

L'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Campbell, a proposé:

Que le dit rapport soit adopté maintenant.

L'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Casgrain, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant, l'autre après le mot « soit » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la motion: « mais que le bill soit amendé en retranchant l'article 3 et en y substituant le suivant:—

« 3. Toute personne employée ou travaillant dans les usines et dans la division des machines et des wagons de toute compagnie de chemin de fer à laquelle le Parlement du Canada a accordé de l'aide au moyen d'une subvention ou d'une garantie, doit recevoir, le premier jour de chaque mois, le salaire gagné par cette personne pendant les premiers quinze jours du mois précédent; et le, ou avant le quinzième jour de chaque mois, le salaire gagné par cette personne pendant les derniers quinze jours, ou les jours restant du mois précédent.»

Après débat.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le débat sur la dite motion en amendement soit remis à mercredi prochain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B 3) intitulé: « Loi pour faire droit à George Mackay Sutherland », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. McMullen, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (48) intitulé: « Loi modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne

de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (156) intitulé: « Loi modifiant la Loi du ministère des Chemins de fer et Canaux », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (185) intitulé: « Loi modifiant la Loi des pêcheries », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du quatrième rapport du comité permanent du Compte rendu des Débats, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit renvoyé au dit comité pour y être pris de nouveau en considération.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (157) intitulé: « Loi concernant l'inspection et la vente des semences », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à demain, à deux heures et demie de l'après-midi.

Vendredi, 12 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Béique,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Costigan,
Dandurand,
David,
Davis,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Forget,
Gibson,
Jaffray,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
Lougheed,
Macdonald (Victoria),
McHugh,
McKay (Truro),
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Poirier,
Power,
Ratz,
Riley,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Scott (Sir Richard),
Talbot,
Thompson,
Watson,
Wilson (Elgin),
Wilson (Sorel),
Yeo,
Young.

Prières.

L'honorable M. Béique, du comité permanents des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (S) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Albert and Moncton Railway Company* », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre avec divers amendements, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien les recevoir.

Ordonné, que le dit rapport soit reçu maintenant, et

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 6.—Enlever les mots depuis « Frederick » jusqu'à « de », dans la 13me ligne, et leur substituer les mots suivants: « Frederick Vernon Wedderburn, avocat, Thomas Maynard Robinson, comptable, et Robert L. Johnston, courtier, tous de la cité de Saint-Jean, province du Nouveau-Brunswick; James W. Domville, manufacturier, W. S. Gardner, ingénieur civil, et Edward Domville, commis, tous de la cité de Montréal, province de Québec; Joseph C. D. Mackenzie, ingénieur-conseil, et J. Ernest aHwkins, capitaliste, tous deux ».

Page 2, ligne 32.—Enlever les mots après « fer » jusqu'à « jusqu'à » dans la ligne 33.

Page 3.—Enlever complètement l'article 12 et lui substituer le suivant:—

« 12. En sus des valeurs dont l'article 10 de la présente loi autorise l'émission, les directeurs, s'ils y sont préalablement autorisés de la manière prescrite à l'article 136 de la *Loi des chemins de fer*, peuvent au besoin emprunter des deniers pour la construction, l'acquisition, le prolongement ou le développement de quelqu'une des propriétés, de quelqu'un des biens ou ouvrages, autres que le chemin de fer, que la Compagnie peut être autorisée à construire, à acquérir ou à tenir en service, et, afin de pourvoir au remboursement des deniers ainsi empruntés, ils peuvent émettre des obligations,

débentures, débentures-actions, perpétuelles ou à terme, ou autres valeurs; mais le montant de ces obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs ne doit pas dépasser la valeur des propriétés, biens et ouvrages au sujet desquels l'émission est effectuée.»

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et (*h*) et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Sur motion de l'honorable M. Béique, secondé par l'honorable M. David, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Gibson, du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (6) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'intérêt », a fait rapport qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé de faire le rapport suivant, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudra bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

VENDREDI, 12 mai 1911.

Le comité permanent des Banques et du Commerce auquel a été renvoyé le bill (6) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'intérêt », a, conformément à l'ordre de renvoi du 24 janvier 1911, examiné le dit bill et a l'honneur de présenter le rapport suivant:—

Votre comité estime que les dispositions du bill préjudicieraient les droits de conclure des contrats, et aussi l'exercice de l'autorité législative des provinces relativement à la propriété et aux droits civils.

Votre comité, en conséquence, recommande que le bill ne soit pas passé.

Le tout respectueusement soumis.

WM. GIBSON,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Legris, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (45) intitulé: « Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (103) intitulé: « Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (177) intitulé: « Loi modifiant la Loi des sauvages », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général mardi prochain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du mémoire de Son Honneur le Président du Sénat relativement à la classification du sergent d'armes, etc., ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que le dit mémoire soit agréé.

L'ordre du jour appelant la deuxième lecture du bill (B 3) intitulé: « Loi pour faire droit à George Mackay Sutherland », ayant été lu,

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Objection ayant été faite à la dite motion,

La question de concours a été posée sur icelle, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 63 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue, sur division, dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Yeo, a proposé:

Qu'un message soit porté à la Chambre des Communes par l'un des maîtres en chancellerie pour communiquer à cette Chambre les témoignages pris devant le comité permanent des Divorces, auquel a été renvoyée la pétition de George Mackay

Sutherland, en obtention d'un bill de divorce, ainsi que les pièces produites devant le dit comité, avec demande que le tout soit retourné au Sénat.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été, sur division, résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (48) intitulé: « Loi modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal ».

(*En comité*).

Le titre est lu et remis.

L'article 1 est lu et agréé.

Il est proposé que l'article suivant soit ajouté au bill:—

« 2. Le paragraphe 2 de l'article 5 de l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal, tel qu'édicté par l'article 1 du chapitre 24 des Statuts de 1909, est modifié par l'addition des mots suivants:—

« ; et tous les pouvoirs attribués, sous l'autorité de la présente loi, aux commissaires du havre de Montréal préalablement au dix-neuvième jour de mai mil neuf cent neuf, à l'égard du dit port, continueront à être attribués au dit ministre.

« 3. La dite loi est modifiée par le retranchement du titre de l'article 37 et par la substitution des mots « *Recouvrement des droits de havre et des amendes* ».

« 4. L'article 39 de la dite loi est modifiée par le retranchement des mots « ou les droits de pilotage », dans la sixième ligne, et par l'adition du mot « , ou » après le mot « communication » dans la cinquième ligne de l'alinéa (*h*).»

La question de concours étant posée sur la dite motion, elle est résolue dans l'affirmative.

Le titre étant lu de nouveau, il est agréé.

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Wilson (Elgin) a fait part, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport avec un amendement, qu'il soumettrait aussitôt que la Chambre voudrait bien le recevoir.

Ordonné, qu'il soit reçu maintenant, et

Le dit amendement a été lu une seconde fois par le greffier.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit amendement soit agréé.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé, soit lu la troisième fois mardi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (156) intitulé: « Loi modifiant la Loi du ministère des Chemins de fer et Canaux ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (157) intitulé: « Loi concernant l'inspection et la vente des semences ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Campbell a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois mardi prochain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à mardi prochain, à trois heures de l'après-midi.

Mardi, 16 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Cloran,
Costigan,
Dandurand,
David,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Fiset,
Forget,
Gibson,
Gillmor,
Jaffray,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Power,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Scott (Sir Richard)
Tessier,
Thompson,
Wilson (Elgin),
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Yeo:—

De James Carruthers et autres, de North-Bedeque; d'Alexander MacNeil et autres, de Summerside, et de J. F. Hardy, d'Elmsdale, dans l'Ile-du-Prince-Edouard.

Par l'honorable M. Landry:—

De Charles Crerend et autres, de Québec.

Par l'honorable M. Costigan:—

De James Taylor (Bacon Road).

Par l'honorable M. Campbell:—

De J. M. Kilgour et autres, de Beauharnois.

Par l'honorable M. Thompson:—

De J. B. Johnston, de McAdam-Junction; de W. R. Logan et autres, de Fredericton; de R. H. Davis et autres, de Richibuctou, et de Mary F. Burt et autres, de Fredericton, Nouveau-Brunswick.

Par l'honorable M. Domville:—

De Adam Black et autres, de Harcourt-Station, Nouveau-Brunswick.

Par l'honorable M. Gibson:—

De W. B. Mitchell et autres, de Stoney-Creek, Rockton, Hagarsville, Watertown, North-Pelowna, Hamilton (5 pétitions), Norval, Georgetown, Lynden, Merriton, St. Ann's, Cayuga, Dundas, Summerville, Dunbar, St. Catharines et Welland, tous dans la province d'Ontario.

Par l'honorable M. Forget:—

De B. T. Williams et autres, d'Ardrossau, Wainwright, Coleman et Canmore, dans la province de l'Alberta.

Par l'honorable M. Power:—

De Goedonell Meloni et autres, d'Halifax; de E. A. O'Brien et autres, de Noël, de North-Shore; de J. A. Smith et autres, de Windsor; de W. G. Harvey et autres, de Moserville; de Wm. Butcher et autres, d'Upper-Musquodoboit, et d'Henry Crowe et autres, de Cookston, Ontario.

Par l'honorable M. McKay (Truro):—

De John C. McDonald et autres, du comté de Pictou; de A. R. Fleming et autres; de A. D. Mackenzie et autres, de Waterville; de Wm. Fraser et autres; d'Alex. A. Jones et autres, d'Alex. Hawley et autres, de Mabou; de A. R. Watt et autres, de Truro; et de W. Phelps et autres, de Truro, tous dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Par l'honorable M. Young:—

De James McIntosh et autres, de Kenton, Manitoba.

Par l'honorable M. McMillan:—

De R. McCuaig et autres, d'Apple-Hill, Ontario, et de John Cameron et autres, de Summerville, Ontario.

Par l'honorable M. McHugh:—

De H. E. Abraham et autres, de Port-Hope; de W. A. Milne et autres, de Milne; de W. A. Moore et autres, de Bobcaygeon; de Wm. Muncrieff et autres.

Par l'honorable M. Ellis:—

De J. S. Seaton et autres, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et de Jas. B. Kennedy et autres, de New-Westminster.

Par l'honorable M. De Veber:—

De Thos. McKuchan et autres, de Olds, Tofield et Lethbridge, Carruthers et Davisburg, province de l'Alberta.

Par l'honorable M. Wilson:—

De C. W. Pearce et autres, de St. Thomas; de Frederick Jones et autres, de Molsons-River; de J. S. Greenshields et autres, de Leamington; d'Alex. Taylor et autres, de Port-Stanley; de Peter Taylor et autres, de Walkerville; de Pauline Diltz et autres, d'Essex; et de John Grant et autres, de Chatham, province d'Ontario.

Par l'honorable M. Beith:—

De E. D. Williamson et autres, de Sonya; de William R. Wood et autres, de Claremont; de W. D. Gordon et autres, de Pickering, et de F. W. Smith et autres, d'Oshawa.

Par l'honorable M. Ratz:—

De Lachlin Leitch et autres, de Glencoe; de E. D. Paxman et autres, de Parkhill, et de J. D. Drummond et autres, d'Ailsa-Craig, Ontario.

Par le très honorable Sir Richard Cartwright:—

D'Alex. Murray et autres, de Braemar, Ontario.

Par l'honorable M. Bostock:

De T. Lowson et autres, Kelowna; de L. A. Carrie et autres, de Vancouver; de Thomas Oswild et autres, de Longley, et de James C. Mitchell et autres, de New-Westminster, dans la Colombie-Britannique.

Par l'honorable Sir Richard Scott:—

De A. A. Blythe et autres, d'Ottawa; de James H. Woodside et autres, de North-Gower, et de Thomas Nesbitt et autres, de Merivale, Ontario.

Par l'honorable Sir Mackenzie Bowell:—

De Hiram Ashley et autres, de Foxboro; de John Duff et autres, de Tweed; d'Addie Harold et autres, de Tweed, et de R. E. English et autres, de Mellrose, Ontario.

Par l'honorable M. Cloran:—

De John Orr et autres, d'Hochelaga, Québec.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat:

La pétition de la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 110 du Sénat soient suspendues relativement à la dite pétition.

La dite pétition a alors été lue au long à la table et reçue.

L'honorable M. Casgrain a présenté au Sénat:

La pétition de *The Security Life Insurance Company.*

Avec la permission du Sénat, il a été

Ordonné que les règles 24 (*a*) et 110 du Sénat soient suspendues relativement à la dite pétition.

La dite pétition a alors été lue au long à la table et reçue.

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport du Commerce. Partie I—Commerce Canadien. Importations et Exportations du Canada. (Item et Tableau général).

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No W.10, 1911*).

Le très honorable Sir Richard Cartwright a présenté au Sénat le rapport du ministère du Commerce pour l'exercice financier expiré le 31 mars 1910. Partie V. Statistiques des grains.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table, et il est comme suit:—

(*Voir Documents de la Session, No 10d, 1911*).

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (K 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Hudson Bay, Peace River and*

Pacific Railway Company », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 35.—Retrancher depuis le mot « partir » jusqu'au mot « à » à la trente-sixième ligne et insérer « d'un point sur la dite ligne de chemin de fer à ou près ».

Page 2, ligne 31 (version anglaise).—Retrancher « *ocuntry* » et insérer « *country* ».

Page 3, ligne 19.—Retrancher les mots qui suivent « propriétés » jusqu'à la fin de l'article.

Page 3, ligne 34 (version anglaise).—Retrancher « *who* » et insérer « *which* ».

Page 4, ligne 3.—Retrancher « à discrétion ».

Page 4, ligne 10.—Retrancher « et d'embranchements ».

Page 4, ligne 30.—Après « 15 » retrancher l'article tout entier et insérer le suivant:—

« Subordonnément aux dispositions de la *Loi des chemins de fer* et aux ordonnances de la Commission des chemins de fer pour le Canada, la Compagnie peut construire ses ponts de chemins de fer pour l'usage des piétons et des véhicules ou les approprier à cet usage; et alors les péages à exiger pour le passage des piétons et des véhicules, avant d'être imposés, doivent être soumis d'abord à la dite Commission et approuvés par elle qui peut les reviser; mais la Compagnie peut à toute époque réduire les péages et le tarif des péages qui seront imposés sur chacun de ces ponts doit être affiché en permanence et ostensiblement sur les ponts.»

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Derbyshire, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (W 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The New Ontario and Quebec Railway Company* » et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 13.—Retrancher « *New* ».

Page 1, ligne 14.—Retrancher « Québec » et insérer « Abitibi ».

Page 4, ligne 13.—Après « Objets » retrancher tous les mots jusqu'à la fin de l'alinéa ».

Page 4, ligne 22.—Après « récréation » insérer « avec l'approbation, exprimée par règlement de la municipalité dont relève l'endroit où sont situés ces parcs et lieux de récréation ».

Page 4, ligne 36.—Retrancher « trente » et insérer « quarante ».

Dans le titre.

Retrancher tous les mots entre « *The* » et « *Railway* » et insérer en leur lieu et place « *Ontario and Abitibi* ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 5.—Retrancher « et les enfants ».

Page 2, ligne 12.—Retrancher l'article 7.

Page 3, ligne 39.—Retrancher l'alinéa (*b*) de l'article 14 du bill.

Page 4, ligne 7.—Après « Compagnie » insérer « et quant aux terres que possède la Compagnie dans la cité de Winnipeg, elle peut y ériger un édifice pour les bureaux, dont une partie devra servir à la Compagnie pour son propre usage, et dont le reste pourra être loué à des locataires ».

Page 4, ligne 16.—Après « autorités » insérer « municipalités ou locales ».

Page 4, ligne 16.—Retrancher « municipales, locales ou autres ».

Page 4, ligne 48.—Retrancher l'alinéa (*j*) de l'article 14 et en son lieu et place insérer ce qui suit: (*j*) avancer de l'argent à des clients de la Compagnie nonobstant les dispositions de l'article 167 de la *Loi des compagnies*; mais dans aucun cas, il ne sera avancé une somme de plus de dix mille dollars à un directeur de la Compagnie ».

Page 5, ligne 11.—Après « atteindre » insérer les articles suivants:—

« 14A. En vue de répondre au but de l'entreprise, et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la *Loi des chemins de fer*, et en tant qu'elles sont applicables et ne sont pas inconciliables avec la présente loi ou avec la *Loi d'inspection de l'électricité, 1907*, la Compagnie peut acquérir, mais non par voie d'expropriation, de la force ou énergie électrique ou autre, qui peut être transmise et fournie en tout endroit dans les municipalités dans lesquelles elle fait des opérations; elle peut recevoir, transformer, transmettre, distribuer et fournir de toute manière cette force ou énergie, disposer de l'excédent et en percevoir des prix et taxes, mais il ne peut être exigé ni perçu de prix ou taxes de l'espèce tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut reviser ce tarif.

« 14B. Rien dans la présente loi ni dans la *Loi des télégraphes* n'autorise la Compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou en travers d'une voie publique ou d'un lieu public des lignes télégraphiques ou téléphoniques ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou disposer de l'excédent d'énergie produit dans les usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimé par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique ou le dit lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec la dite municipalité, ni vendre, aliéner ou distribuer de la force ou énergie électrique pour l'usage dans les limites de toute municipalité, sans le consentement, exprimé par règlement, de cette municipalité.»

Page 6, ligne 2.—Après « vote » insérer « des deux tiers ».

Page 6, ligne 25.—Après « assemblée » insérer l'article suivant:—

« 18. Rien dans la présente loi ne saurait être interprété comme autorisant la Compagnie à émettre des billets à ordre destinés à la circulation comme papier-monnaie ou comme billets de banque, ni à se livrer aux opérations de banque ou d'assurances ou de construction ou d'exploitation de chemins de fer, sous l'autorité de la *Loi des chemins de fer*.»

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (M 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Casualty Company of Canada* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 17.—Retrancher tous les mots qui suivent « dollars » jusqu'à la fin de l'article.

Page 2 ligne 9.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».

Page 2, ligne 10.—Retrancher « sur ce capital ».

Page 2, ligne 13.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».
Page 2, ligne 15.—Après « moins » insérer « en ».
Page 2, ligne 15.—Après « versés » retrancher « sur ce capital ».
Page 2, ligne 18.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».
Page 2, ligne 20.—Après « moins » insérer « en ».
Page 2, ligne 20.—Après « versés » retrancher « sur ce capital ».
Page 2, ligne 24.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».
Page 2, ligne 25.—Après « moins » insérer « en ».
Page 2, ligne 25.—Après « versés » retrancher « sur ce capital ».
Page 2, ligne 30.—Après « souscrit » insérer « de bonne foi ».
Page 2, ligne 30.—Après « moins » insérer « en ».
Page 2, ligne 31.—Après « versés » retrancher « sur ce capital ».

Sur motion de l'honorable M. Domville, secondé par l'honorable Sir George Ross, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (T 2) intitulé: « Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie La Sauvegarde », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 8.—Après « 1 » retrancher l'article en entier et insérer le suivant: « La Sauvegarde, telle que présentement organisée et constituée sous l'autorité de la loi mentionnée au préambule, et ci-après appelée « la Compagnie de Québec » est par la présente loi constituée en un corps politique relevant de l'autorité du Parlement du Canada sous le nom de La Compagnie d'assurance sur la vie « La Sauvegarde » et ci-après appelée « la Compagnie » et la présente loi doit s'appliquer à la Compagnie de Québec et à ses opérations au lieu de la loi mentionnée au préambule; mais rien dans la présente loi ne doit affecter quoi que ce soit qui a été fait, ou tout engagement quelconque contracté par la Compagnie de Québec jusqu'au moment de la mise en vigueur de la présente loi ainsi que ci-après prévu, tous engagements auxquels la Compagnie doit être assujettie ».

Page 1, ligne 17.—Après « Compagnie » retrancher « est » et insérer « qui est maintenant de un million de dollars pourra être augmenté à ».

Page 1, ligne 19.—Retrancher l'article 3 du bill.
Page 1, ligne 24.—Retrancher « nouvelle ».
Page 2, ligne 1.—Retrancher « nouvelle ».
Page 2, lignes 6 et 7.—Retrancher « nouvelle ».
Page 2, lignes 10 et 11.—Retrancher « nouvelle ».
Page 2, ligne 13.—Après « 7 » retrancher l'article tout entier et insérer:—

« Il ne sera accordé aucune autorisation à la Compagnie ni aucun renouvellement à l'avenir tant qu'il n'aura pas été fourni au surintendant des assurances une preuve satisfaisante que la Compagnie de Québec a cessé de faire des opérations sous l'autorité de la loi mentionnée au préambule.»

Page 2, ligne 21.—Retrancher tous les mots après « 8 » jusqu'au premier « et » à la vingt-septième ligne, et insérer « la présente loi ne prendra pas effet tant qu'elle n'aura pas été acceptée et approuvée par un vote des actionnaires de la Compagnie de Québec, présents ou représentés par fondé de pouvoirs à une assemblée générale de la Compagnie de Québec régulièrement convoquée pour délibérer de la dite loi et représentant les deux tiers en valeur des actions de la Compagnie de Québec ».

Page 2, ligne 31.—Retrancher « nouvelle ».

Sur motion de l'honorable M. David, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 41.—Retrancher « Francis » et insérer « Frances ».

Page 3, ligne 2.—Retrancher tous les mots après « aussi » jusqu'à « employer » à la quatrième ligne.

Page 3, ligne 17.—Retrancher l'alinéa *h*.

Page 3, ligne 28.—Après « Canada » insérer les articles suivants:—

« 8A. Le pouvoir conféré à la Compagnie par l'alinéa *f* de l'article 8 de la présente loi, de vendre ou autrement aliéner l'excédent d'électricité ou autre force produite par l'usine de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin pour le fonctionnement de son canal ou autres ouvrages, ne doit être exercé que subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la Loi des chemins de fer et la Compagnie peut percevoir des taxes et rémunérations; mais il ne sera demandé ni perçu de pareilles taxes ou rémunérations tant que le tarif n'en aura pas été agréé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut reviser ce tarif.

« 8B. Rien dans la présente loi n'autorise la Compagnie à construire ou mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou en travers d'une voie publique ou d'un lieu public, des lignes de télégraphe ou de téléphone ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage, ou force motrice, ou disposer de l'excédent de force provenant des usines de la Compagnie et dont elle n'a pas besoin pour son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement exprimé, par règlement, de la municipalité dont relève la dite voie publique ou le dit lieu public, ni autrement qu'aux conditions à être arrêtées avec la dite municipalité, ni vendre, aliéner ou distribuer de la force ou énergie pour l'usage dans les limites de toute municipalité, sans le consentement, exprimé par règlement, de cette municipalité.

« 8C. Dans le cas de contestation ou de différend quant au prix à exiger pour la force motrice ou l'énergie électrique ou autre, ou quant au mode de distribution ou de cette force ou énergie, ou quant au temps dans lequel elle doit être fournie ou quant à la quantité à fournir ou quant aux conditions auxquelles elle doit être fournie pour l'usage, cette contestation ou ce différend est réglé par la Commission des Chemins de fer pour le Canada sur la demande de tout consommateur ou de la personne qui demande de la force motrice ou de l'énergie électrique ou autre transmise ou produite par la Compagnie ou sur la demande de la Compagnie. La dite Commission, sur demande de toute personne ou municipalité, ou sur demande du gouvernement de la province de l'Ontario, détermine en tout temps, pour des périodes d'au plus cinq années chacune, le prix moyennant lequel la Compagnie doit vendre ou louer cette électricité, et ces courant, force ou énergie électriques, pneumatiques ou autres ».

Page 3, ligne 40.—Retrancher « du Gouverneur en conseil » et insérer « de la Commission des chemins de fer pour le Canada ».

Page 4, ligne 28.—Retrancher tous les mots entre « et » et le mot « et » à la vingt-neuvième ligne, et insérer « au ministre des Chemins de fer et Canaux et reçu leur approbation ».

Page 4, ligne 29.—Après « reçu » insérer « aussi ».

Page 4, ligne 42.—Retrancher « le Gouverneur en conseil » et insérer « la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut aussi reviser ces péages ».

Page 5, ligne 6.—Retrancher tous les mots entre « commencée » et « à » à la septième ligne et insérer « et si quinze pour cent du capital social n'y a pas été employé dans les quatre ans ».

Page 5, ligne 10.—Retrancher « terminés dans un délai de douze ans » et insérer « achevés dans un délai de huit ans ».

Page 6, lignes 24 et 25.—Après « premiers » insérer « mais ces valeurs ne doivent pas dépasser les déboursés réels avec un taux d'intérêt de six pour cent par année et une prime de dix pour cent sur ces déboursés réels ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company of Canada* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 2, ligne 1.—Après « opérations » insérer « d'assurance contre l'incendie, les cyclones et les tornades et ».

Page 2, ligne 3.—Retrancher « assurance contre les incendies ».

Page 2, ligne 5.—Retranchez tous les mots qui suivent « glaces » jusqu'à la fin du paragraphe.

Page 2, ligne 12.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».

Page 2, ligne 22.—Après « souscrits » insérer « de bonne foi ».

Page 2, ligne 23.—Après « capital » insérer le paragraphe suivant:—

« 4. Chaque année pendant cinq ans après qu'une autorisation aura été accordée à la Compagnie, il devra être versé annuellement en argent une somme de quinze mille dollars sur le capital social de la Compagnie, lesquelles sommes seront en sus des différentes sommes dont le versement est exigé sur le capital en la manière prévue au présent article.»

Page 2, ligne 28 (version anglaise).—Retrancher la virgule qui se trouve entre « *provisions* » et « *in* ».

Sur motion de l'honorable M. Mitchell, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (S 2) intitulé: « Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 16.—Après « articles » retrancher « 12 et 16 » et insérer « 5, 9, 12, 14, 15, 16, 19, 20 et 22 ».

Page 1, ligne 19.—Après « chemin de fer » insérer « mais non pas les lignes d'embranchements autorisées par l'article 3 du dit chapitre 12 ».

Page 2, ligne 5.—Retrancher les mots qui se trouvent après « *Company* » jusqu'au mot « la » à la sixième ligne.

Page 2, ligne 8.—Après « Nord » insérer les articles suivants:—

« 5. L'assemblée annuelle des actionnaires a lieu le premier mercredi de septembre.

« 6. Subordonnément aux dispositions de la *Loi des chemins de fer*, la Compagnie peut construire et tenir en service des lignes de télégraphe et de téléphone sur le parcours de sa voie ferrée, et établir des bureaux pour la transmission de dépêches télégraphiques et l'échange de communications téléphoniques pour le public, et entreprendre ces services et en percevoir les taux; et, pour les fins de l'exploitation des dites lignes ou pour la transmission des dépêches télégraphiques ou l'échange des communications téléphoniques, elle peut, subordonnément aux dispositions de la dite loi, traiter avec toutes compagnies autorisées, à construire ou à exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone et elle peut relier ses propres lignes aux lignes de ces compagnies ou les louer à ces dernières.

« (2) Il ne sera demandé ni perçu de taux ou rémunérations pour la transmission de dépêches télégraphiques ou l'échange de communications téléphoniques ou pour la location ou l'usage des télégraphes ou des téléphones de la Compagnie tant que le tarif n'en aura pas été approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada, laquelle peut reviser ce tarif.

« (3) La Partie II de la *Loi des télégraphes,* sauf les passages qui sont incompatibles avec la *Loi des chemins de fer,* s'applique aux opérations télégraphiques de la Compagnie.»

Sur motion de l'honorable M. Bostock, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (Z 2) intitulé: « Loi concernant *The Chatham, Wallaceburg, and Lake Erie Railway Company* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ce bill avec divers amendements, auxquels elle demande son concours.

Les dits amendements ont été lus par le greffier, comme suit:—

Page 1, ligne 6.—Après « 1 », retrancher l'article tout entier et insérer:—

« Est modifié le paragraphe premier de l'article 8 du chapitre 105 des lois de 1903, constituant en corporation *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company,* par le retranchement de tous les mots depuis « Wallaceburg » à la cinquième ligne du dit paragraphe jusqu'à « dans » à la dixième ligne du dit paragraphe et la substitution en leur lieu et place des mots « en passant à travers la ville de Dresden en allant jusqu'à la ville de Pétrolia ».

Page 1, ligne 17.—Retrancher l'article 2 du dit bill.

Page 2, ligne 8 (version anglaise).—Après le premier « *of* . insérer « *chapter* ».

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Mitchell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient pris en considération par le Sénat demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (51) intitulé: « Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiescé à l'amendement fait par le Sénat au dit bill, sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill le bill (A 2) intitulé: « Loi concernant *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company* »;

Aussi, le bill (C 2) intitulé: « Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited* »;

Aussi, le bill (E 2) intitulé: « Loi à l'effet de conférer au Commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited* »;

Aussi, le bill (V 2) intitulé: « Loi pourvoyant à l'augmentation du capital social de la Compagnie de Navigation du Richelieu et d'Ontario »;

Aussi, le bill (W 2) intitulé: « Loi concernant *The Canada National Fire Insurance Company* », et

Aussi, le bill (R 2) intitulé: « Loi concernant certains brevets de la *Munderloh and Company, Limited* », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ces bills sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (N 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin »;

Aussi, le bill (O 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell »;

Aussi, le bill (P 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy »; et

Aussi, le bill (U 2) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham », et pour informer le Sénat qu'elle a passé ces bills sans amendement.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (48) intitulé: « Loi modi- ,ant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal », tel qu'amendé, ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, qu'il soit remis à demain.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (157) intitulé: « Loi concernant l'inspection et la vente des semences », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (185) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Pêcheries ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Gillmor a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du rapport du comité permanent des Banques et du Commerce, auquel a été renvoyé le bill (6) intitulé: « Loi modifiant la Loi de l'intérêt », ayant été lu,

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Ross (Moosejaw), il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (103) intitulé: « Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques », a été lu la deuxième fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit renvoyé à un comité général demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (177) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Sauvages ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Ross (Moosejaw) a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné.

Mercredi, 17 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Campbell,
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Costigan,
Dandurand,
David,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Ellis,
Farrell,
Forget,
Gibson,
Gillmor,
Jaffray,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
McHugh,
McKay (Truro),
McMillan,
McSweeney,
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Power,
Ratz,
Roche,
Ross (Halifax),
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Scott (Sir Richard),
Tessier,
Thompson,
Wilson (Elgin),
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

La pétition suivante a été présentée et déposée sur la table:—

Par l'honorable M. Derbyshire:—
De C. K. Cameron et autres, d'Iroquois, Ontario.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son vingt et unième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,

CHAMBRE DE COMITÉ No 8,

MERCREDI, 17 mai 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son vingt et unième rapport.

Votre comité a examiné la pétition suivante et a trouvé suffisant l'avis qui en a été donné. De la *Security Life Insurance Company of Canada.*

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,
Président.

Ordonné, qu'il soit déposé sur la table.

L'honorable M. Young, du comité permanent des Ordres Permanents, a présenté son vingt-deuxième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu.

Il a été alors lu par le greffier, comme suit:—

Sénat,

Chambre de comité No 8,

Mercredi, 17 mai 1911.

Le comité permanent des Ordres Permanents a l'honneur de présenter son son vingt-deuxième rapport.

Votre comité a examiné la pétition de la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, demandant l'adoption d'une loi qui modifie l'article 5 de la Loi du Grand-Tronc, 1911, en ajoutant dans la deuxième ligne de l'article 5 les mots « du capital et ».

Votre comité a constaté que dans une résolution passée à une assemblée générale des actionnaires de la compagnie, tenue le 20 avril 1911, à Londres, Angleterre, il a été ordonné que le capital aussi bien que l'intérêt devait être inclus dans le dit article 5. Votre comité a aussi constaté que les dits mots ont été omis par inadvertance dans le bill et il recommande que bien qu'il n'y ait pas eu de nouvel avis de donné, toutes les règles exigées par le comité permanent des Ordres Permanents soient suspendues dans ce cas-ci.

Le tout respectueusement soumis.

FINLAY M. YOUNG,

Président.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Gibson, il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

L'honorable M. Young a présenté au Sénat un bill (C 3) intitulé: « Loi modifiant la Loi de la présente session intitulée: « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada ».

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Gibson, il a été

Ordonné, que les règles 23 (*f*), 24 (*a*), (*b*) et (*h*), 63, 117, 119 et 129 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Gibson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Gibson, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois au long, à la table.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill, auquel il demande son concours.

L'honorable Président a présenté au Sénat le mémoire suivant:—

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de faire connaître qu'il a reçu une pétition de Siméon Lelièvre, second assistant greffier du Sénat, exposant que d'après une interprétation fidèle de la « Loi amendant la Loi du service civil », chapitre 15 de 1908, il aurait dû être classé dans la subdivision « A » de la première division, et non dans la subdivision « B ». A l'appui de sa réclamation il a cité un grand nombre de cas dans les différents départements publics, où les officiers qui occupent des positions analogues à la sienne ont été classifiés dans la dite subdivision « A » de la première division, et il demande de recevoir du Sénat le même traitement que les autres officiers ont reçu dans leurs départements respectifs. Après avoir pris connaissance des faits ci-haut mentionnés et après les avoir dûment pris en considération, le soussigné est d'opinion d'accéder à la demande de M. Lelièvre et que à titre de second assistant greffier il devrait être transféré à la subdivision « A » de la première division. En conséquence, le soussigné recommande que le cas de la classification de M. Lelièvre soit pris de nouveau en considération et amendé en conséquence.

J. K. KERR,
Président du Sénat.

CHAMBRE DU PRÉSIDENT,
16 mai 1911.

Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Ellis, il a été Ordonné, que le dit mémoire soit pris en considération par le Sénat demain.

L'honorable M. Landry, secondé par l'honorable Sir Mackenzie Bowell, a proposé:

Qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur en conseil, priant Son Excellence de faire mettre sur le bureau de cette Chambre copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance entre le département de la Milice, le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec, les autorités municipales de Québec, et la Compagnie d'exposition de Québec, au sujet de la construction du manège militaire de Québec, de la contribution pécuniaire de la ville et de la province, de l'utilisation et du refus d'utilisation de ces bâtiments pour des fins d'exposition provinciale, de la réclamation basée sur un tel refus et au sujet de toute autre demande en rapport avec la tenue des expositions provinciales ou fédérales à Québec.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, que la dite adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général par ceux des membres de cette Chambre qui sont membres du Conseil privé.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (48) intitulé: « Loi modifiant l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal », ayant été lu,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, a proposé:

Que le dit bill ne soit pas lu la troisième fois maintenant, mais qu'il soit amendé de nouveau comme suit:—

Page 1, ligne 8.—Après « est » substituer au paragraphe 2, dans l'amendement fait en comité général le vendredi, 12 mai, le paragraphe suivant:—

« 2. Tous les pouvoirs possédés par les commissaires du havre de Montréal, en vertu de l'autorité de l'Acte de 1894 concernant les commissaires du havre de Montréal, relativement au port de Montréal, désigné à l'article 3 de la dite loi, sont censés avoir été transférés au ministre de la Marine et des Pêcheries, le dix-neuvième jour de mars 1909, par l'article 1 du chapitre 24 des Statuts de 1909, et avoir continués être en sa possession à l'égard du port de Montréal, tel que désigné au dit article 1, et être possédés par lui.»

La question de concours ayant été posée sur la dite motion en amendement, elle a été résolue dans l'affirmative.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, que le dit bill, tel qu'amendé de nouveau, soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été, tel qu'amendé, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill, tel qu'amendé, passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill avec divers amendements, auxquels il demande son concours.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (185) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Pêcheries », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (177) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Sauvages », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la reprise du débat ajourné sur la prise en considération des amendements faits par le comité permanent des Chemins de fer, Télégraphes et Havres, auquel a été renvoyé le bill (4) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer » et sur la motion de l'honorable M. David en amendement », ayant été lu,

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été

Ordonné, qu'il soit remis au jeudi de la semaine prochaine.

L'ordre du jour appelant le Sénat à se former en comité général relativement au bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick », ayant été lu, et la question de concours ayant été posée sur la dite motion,

Après débat,

L'honorable M. Choquette, secondé par l'honorable M. Cloran, a proposé l'ajournement du débat.

Avec la permission du Sénat,

La dite motion a été retirée, et

Conformément à l'ordre, la Chambre s'est ajournée à loisir, et s'est formée en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Le titre a été lu et remis.
L'article premier a été lu,

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et
L'honorable M. Owens a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill, y avait fait quelque progrès, et l'avait chargé de demander permission de siéger de nouveau.
Ordonné, que permission soit accordée au dit comité de siéger de nouveau demain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au bill (103) intitulé: « Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques ».

(*En comité*).

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et
L'honorable M. Casgrain a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Conformément à l'ordre du jour le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (K 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company* ».
Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson (Elgin), il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (W 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The New Ontario and Quebec Railway Company* ».
Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération des amendements faits par la Chambre des Communes au bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* ».
Sur motion de l'honorable M. Power, secondé par l'honorable M. Casgrain, il a été
Ordonné, qu'il soit remis à vendredi prochain.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (M 1) intiulé: « Loi constituant en corporation *The Casualty Company of Canada* ».
Sur motion de l'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. Young, il a été
Ordonné, que les dits amendements soient agréés.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (T 2) intitulé: « Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie La Sauvegarde ».

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (P 1) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Western Canal Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Young, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (I 2) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Campbell, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (S 2) intitulé: « Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Gibson, secondé par l'honorable M. Beith, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (Z 2) intitulé: « Loi concernant *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company* ».

Sur motion de l'honorable M. Derbyshire, secondé par l'honorable M. Wilson (Elgin), il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (93) intitulé: « Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company* », et informer cette Chambre que la Chambre des Communes a acquiesé à l'amendement fait par le Sénat au dit bill, sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI, 15 mai 1911.

Résolu,—Qu'un message soit envoyé au Sénat retournant à cette Chambre la preuve, etc., faite devant le comité des Divorces du Sénat, auquel ont été référées les pétitions sur lesquelles les bills suivants ont été fondés:—

Bill N 2 (No 190) intitulé: « Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin ».

Bill O 2 (No 191) intitulé: « Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell ».

Bill P 2 (No 199) intitulé: « Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy ».

Bill U 2(No 200) intitulé: « Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham ».

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Dandurand,

Le Sénat s'est ajourné.

Jeudi, 18 mai 1911.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird, Beith, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Choquette, Cloran, Costigan, Dandurand, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Domville, Edwards, Ellis, Farrell, Forget, Gibson, Gillmor, Jaffray, Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, McHugh, McKay (Truro), McMillan, McSweeney, Miller, Mitchell, Montplaisir, Owens, Power, Ratz, Roche, Ross (Halifax), Ross (Sir George W.), Ross (Moosejaw), Scott (Sir Richard), Tessier, Thompson, Wilson (Elgin), Wilson (Sorel), Yeo, Young.

PRIÈRES.

Les pétitions suivantes ont été présentées et déposées sur la table:—

Par l'honorable M. Derbyshire:—

De W. Billings et autres, de Lyne, Ontario.

Par l'honorable M. Campbell:—

De George Fox et autres, de Eldorado, Ontario.

Par l'honorable M. Chevrier:—

De C. A. Meadows et autres, de Carman; de Louise Morrison et autres, de Peersol, et de Mary Bishop et autres, de la cité de Winnipeg, tous dans la province du Manitoba.

Par l'honorable M. Edwards:—

De John Sherreffe et autres, de Rockland, Ontario.

Par l'honorable Sir George W. Ross:—

De J. C. Murray et autres, de la cité de Toronto.

Par l'honorable M. Young:—

De E. S. Holden et autres, de Boissevain, Manitoba.

Par l'honorable M. Jaffray:—

De John Harvie et autres, de Toronto.

Par l'honorable M. Kirchhoffer:—

De J. Walker et autres, de Stonewall et d'autres lieux, dans le Manitoba.

Conformément à l'ordre du jour, les pétitions suivantes ont été lues:—

De James Carruthers et autres, de North-Bedeque; d'Alexander MacNeil et autres, de Summerside; de J. F. Hardy, d'Elmsdale, dans l'Ile-du-Prince-Edouard; de Charles Crerend et autres, de Québec; de James Taylor (Bacon Road); de J. M. Kilgour et autres, de Beauharnois; de J. B. Johnson, de McAdam-Junction; de W. R. Logan et autres, de Fredericton; de R. H. Davis et autres, de Richibuctou; de Mary F. Burt et autres, de Fredericton, Nouveau-Brunswick; de Adam Black et autres, de Harcourt-Station, Nouveau-Brunswick; de W. B. Mitchell et autres, de Stoney-Creek, Rockton, Hagarsville, Watertown, North-Pelowna, Hamilton (5 pétitions), Norval, Georgetown, Lynden, Merriton, St. Ann's, Cayuga, Dundas, Summerville, Dunbar, St. Catharines et Welland, dans la province d'Ontario; de B. T. Williams et autres, d'Ardrossau, Wainwright, Coleman et Canmore, dans la province de l'Alberta; de Goedonell Meloni et autres, d'Halifax; de E. A. O'Brien et autres, de Noël, North-Shore; de J. A. Smith et autres, de Windsor; de W. G. Harvey et autres, de Moserville; de Wm. Butcher et autres, d'Upper-Musquodoboit; d'Henry Crowe et autres, de Cookston, Ontario; de John C. McDonald et autres, du comté de Pictou; de A. R. Fleming et autres; de A. D. Mackenzie et autres, de Walkerville; de Wm. Fraser et autres; d'Alex. A. Jones et autres; d'Alex. Hawley et autres, de Mabou; de A. R. Watt et autres, de Truro; de W. Phelps et autres, de Truro, tous dans la province de la Nouvelle-Ecosse; de James McIntosh et autres, de Kenton, Manitoba; de R. McCuaig et autres, d'Apple-Hill, Ontario; de John Cameron et autres, de Summerville, Ontario; de H. E. Abraham et autres, de Port-Hope; de W. A. Milne et autres, de Menie; de W. A. Moore et autres, de Bobcaygeon; de Wm. Muncrieff et autres; de J. S. Seaton et autres, de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick; de Jas. B. Kennedy et autres, de New-Westminster; de Thos. McKuchan et autres, de Olds, Tofield et Lethbridge, Carruthers et Davisburg, province de l'Alberta; de C. W. Pearce et autres, de St. Thomas; de Frederick Jones et autres, de Molsons River; de J. S. Greenshields et autres, de Leamington; d'Alex. Taylor et autres, de Port-Stanley; de Peter Taylor et autres, de Walkerville; de Pauline Diltz et autres, d'Essex; de John Grant et autres, de Chatham, province d'Ontario; de E. D. Williamson et autres, de Sonya; de William R. Wood et autres, de Claremont; de W. D. Gordon et autres, de Pickering; de F. W. Smith et autres, d'Oshawa; de Lachlin Leitch et autres, de Glencoe; de E. D. Paxman et autres, de Parkhill; de J. D. Drummond et autres, d'Ailsa Craig, Ontario; d'Alex. Murray et autres, de Braemar, Ontario; de F. Lowson et autres, de Kelowna; de L. A. Currie et autres, de Vancouver; de Thomas Oswild et autres, de Longley, et de James C. Mitchell et autres, de New-Westminster, dans la Colombie-Britannique; de A. A. Blythe et autres, d'Ottawa; de James H. Woodside et autres, de North-Gower, et de Thomas Nesbitt et autres, de Merivale, Ontario; de Hiram Ashley et autres, de Foxboro; de John Duff et autres, de Tweed; d'Addie Harold et autres, de Tweed; de R. E. English et autres, de Mellrose, Ontario, et de John Orr et autres, d'Hochelaga, Québec; demandant que le Code criminel soit modifié de manière à protéger la société et la morale en Canada contre l'adultère.

L'honorable M. Campbell, du comité spécial nommé pour étudier le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », a présenté son premier rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et

Le dit rapport a été alors lu par le greffier, comme suit:—

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ NO 8,
JEUDI, 18 mai 1911.

Le comité spécial nommé pour étudier le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics », a l'honneur de présenter son premier rapport:—

Votre comité recommande que son quorum soit réduit à cinq (5) membres.

Le tout respectueusement soumis.

ARCH. CAMPBELL,
Président.

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Ross (Moosejaw), il a été

Ordonné, que le dit rapport soit pris en considération par le Sénat demain.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que, à compter de vendredi prochain, jusqu'à nouvel ordre, il y ait deux séances distinctes du Sénat chaque jour, le samedi compris, la première séance devant commencer à 11 heures du matin et durer jusqu'à 1 heure, la seconde devant commencer à 3 heures de l'après-midi.

L'honorable M. Choquette a présenté au Sénat:

La pétition de la *British Colonial Fire Insurance Company.*

Avec la permission du Sénat:

Sur motion de l'honorable M. Choquette,

Ordonné, que les règles 24 (*a*) et 110 du Sénat soient suspendues relativement à la dite pétition.

La dite pétition a alors été lue au long à la table et elle a été reçue.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (103) intitulé: « Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques », a été lu la troisième fois.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

L'ordre du jour appelant la prise en considération du mémoire de Son Honneur le Président du Sénat relatif à la classification du second greffier adjoint du Sénat, ayant été lu,

L'honorable M. Casgrain, secondé par l'honorable M. David, a proposé:

Que le dit mémoire soit agréé maintenant.

L'honorable M. Thompson, secondé par l'honorable M. Power, a proposé en amendement:

Que les mots « ne » et « pas » soient insérés l'un avant et l'autre après le mot « soit » et que ce qui suit soit ajouté à la fin de la dite motion: « mais qu'il soit renvoyé au comité permanent de l'Economie Interne pour que le dit comité le prenne en considération et fasse rapport. »

Après débat,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Domville, a proposé:

Que le débat soit ajourné.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion,

La Chambre s'est divisée:—

POUR, 15.—CONTRE, 23.

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

Alors, la question de concours ayant été posée sur la motion en amendement, la Chambre s'est divisée et les noms ayant été demandés, ils ont été pris comme suit:—

CONTENTS:

Les honorables messieurs

Baird,	Ellis,	Owens,	Scott (Sir Richard),
Beith,	Jaffray,	Power,	Thompson,
Bostock,	McHugh,	Ratz,	Wilson (Elgin),
Campbell,	McKay (Truro),	Ross (Halifax),	Yeo,
Derbyshire,	McMillan,	Ross (Sir George W.),	Young—22.
Domville,	McSweeney,		

NON-CONTENTS:

Les honorables messieurs

Boucherville, de,	Choquette,	Farrell,	Lavergne,
Bowell (Sir Mackenzie),	Cloran,	Forget,	Legris,
Cartwright (Sir Richard),	Costigan,	Gillmor,	Mitchell,
Casgrain,	David,	Kerr (Président),	Montplaisir,
Chevrier,	Desaulles,	Kirchoffer,	Roche,
	Edwards,	Landry,	Tessier—23.

Ainsi, elle a été résolue dans la négative.

La question de concours ayant été posée sur la motion principale, elle a été, sur la même division, mais exprimé en sens inverse, résolue dans l'affirmative, et il a été
Ordonné en conséquence.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé de nouveau en comité général relativement au bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick ».

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Owens a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (211) intitulé: « Loi concernant une aide en faveur de la construction du *Canadian Northern Ontario Railway* », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois demain.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (213) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Banques », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que les règles 23 (*f*), 24 (*a*), 24 (*b*) et 63 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois au long, à la table, en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, quee l greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (221) intitulé: « Loi modifiant la Loi des caisses de petite économie », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Avec la permission du Sénat:

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que les règle 23 (*f*), 24 (*a*), 24 (*b*) et 63 du Sénat soient suspendues relativement au dit bill.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois au long, à la table, maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois au long, à la table, en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (S) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Albert and Moncton Railway Company* », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à demain, à onze heures de l'avant-midi.

Vendredi, 19 mai 1911.

PREMIERE SEANCE DISTINCTE.

Le Sénat s'est réuni à onze heures du matin.

Les membres présents étaient:—

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Baird,
Beith,
Bostock,
Boucherville, de (C.M.G.),
Bowell (Sir Mackenzie),
Cartwright (Sir Richard),
Casgrain,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Costigan,
David,
Derbyshire,
Dessaulles,
De Veber,
Domville,
Edwards,
Ellis,
Farrell,
Forget,
Gibson,
Gillmor,
Jaffray,
Kirchhoffer,
Landry,
Lavergne,
Legris,
McHugh,
McKay (Truro),
Miller,
Mitchell,
Montplaisir,
Owens,
Power,
Ratz,
Roche,
Ross (Sir George W.),
Ross (Moosejaw),
Scott (Sir Richard),
Tessier,
Thompson,
Wilson (Elgin),
Yeo,
Young.

PRIÈRES.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, il a été

Ordonné, qu'à partir de cette date jusqu'au long ajournement proposé du Sénat, les règles suivantes soient suspendues en ce qui concerne les bills venant devant cette Chambre, savoir: 23*f*, 24*a*, *b*, *c* et *h*, 63, 117 et 119.

L'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill (150) intitulé: « Loi à l'effet d'autoriser le gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick », ayant été lu,

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

La dite motion a été, sur division, résolue dans l'affirmative.

Le dit bill a été, sur division, lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le Sénat a pris en considération les amendements faits par la Chambre des Communes au bill (G) intitulé: « Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited* ».

Sur motion de l'honorable M. Young, secondé par l'honorable M. Power, il a été

Ordonné, que les dits amendements soient agréés.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes et informe cette Chambre que le Sénat a acquiescé aux amendements faits au dit bill sans aucun amendement.

Conformément à l'ordre du jour, la Chambre a pris en considération le premier rapport du comité spécial sur le bill (3) intitulé: « Loi concernant les heures de travail pour les travaux publics ».

Sur motion de l'honorable M. Campbell, secondé par l'honorable M. Ross (Moosejaw), il a été

Ordonné, que le dit rapport soit adopté.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (211) intitulé: « Loi concernant l'aide à donner pour la construction du *Canadian Northern Ontario Railway* », a été lu la deuxième fois.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.

La question de concours étant posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

La Chambre, conformément à l'ordre, s'est ajournée à loisir et s'est formée en comité général relativement au dit bill.

(*En comité.*).

Quelque temps après, la Chambre a repris sa séance, et

L'honorable M. Legris a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il ?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (36) intitulé: « Loi concernant l'établissement et les dépenses de la Commission conjointe Internationale sous l'empire du traité des Eaux Navigables portant la date du onze janvier mil neuf cent neuf », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois à la prochaine séance du Sénat.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (212) intitulé: « Loi modifiant la Loi du transport des marchandises par eau », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois à la prochaine séance du Sénat.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (219) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Caisses d'Epargnes de la Province de Québec », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois à la prochaine séance du Sénat.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (C 3) intitulé: « Loi modifiant la Loi de la présente session, intitulée: « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada ». et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (197) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois à la prochaine séance du Sénat.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott,

Le Sénat s'est ajourné à trois heures de l'après-midi.

DEUXIEME SEANCE DISTINCTE.

Le Sénat s'est réuni à trois heures de l'après-midi.

Les membres présents étaient:

L'honorable JAMES KIRKPATRICK KERR, Président.

Les honorables messieurs

Beith, Bostock, Boucherville, de (C.M.G.), Bowell (Sir Mackenzie), Campbell, Cartwright (Sir Richard), Casgrain, Chevrier, Costigan, David, Derbyshire, Dessaulles, De Veber, Edwards, Ellis, Farrell, Forget, Gillmor, Jaffray. Kirchhoffer, Landry, Lavergne, Legris, McHugh, McKay (Truro), Miller, Montplaisir, Owens, Power, Roche, Ross (Sir George W.), Ross (Moosejaw), Scott (Sir Richard), Tessier, Wilson (Elgin), Young.

Sur motion de l'honorable M. Landry, secondé par l'honorable M. Montplaisir, il a été

Ordonné, qu'il émane un ordre de cette Chambre pour la production immédiate d'une copie du plan préparé par M. Todd, montrant les travaux à faire sur le Parc des Champs de Bataille de Québec, plan qui accompagnait le rapport présenté au président de la Commission des Champs de Bataille de Québec, en date du 15 novembre 1909.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que lorsque le Sénat s'ajournera lors du long ajournement proposé, il reste ajourné jusqu'au mercredi, neuvième jour d'août prochain à trois heures de l'après-midi.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné en conséquence.

L'honorable M. Landry a attiré l'attention de la Chambre sur les faits suivants:—

1. Le 17 novembre 1910, le Dr Martineau, médecin à la Grosse-Ile, a envoyé au Dr Montizambert, directeur général de la santé publique, le télégramme suivant:—

« GROSSE ILE, QUE., November 17.

« F. MONTIZAMBERT,

« Ottawa.

« Following telegram received from Drs. Lavoie and Pagé, Immigration Officers, Quebec: « Russian passenger with *gastro enteritis* arrived at this port to-day via SS. *Royal George*. What is to be done with passenger ship and sick immigrant? The ship held pending instructions.» That vessel passed here last night and this case was not reported. I am waiting instructions and I want definite reply.

« (Sg.) DR G. E. MARTINEAU.»

2. Le 19 novembre, le Dr Montizambert, après avoir vu le patient, a signé le télégramme suivant:—

« GROSSE ILE, November 19.

« Minister of Agriculture.

« Ottawa.

« All steerage passengers and steerage stewards landed, vessel desinfected and released at 4.30. Adami's report expected to-night. Present symptoms more sesemble *typhoid*.

« Sg.) F. MONTIZAMBERT.»

3. Le 22 novembre 1910, le Dr Montizambert envoya au ministre de l'Agriculture un rapport officiel et détaillé dans lequel il dit: « The case has been a very mild one and is now fairly convalescent; the symptoms, since the patient has been in the quarantine hospital are more resembling *typhoid*, especially with regard to the morning and evening temperatures, than an other sickness. * * * *

« (Sg.) F. MONTIZAMBERT, M.D.,

« *Director General of Public Health.*»

Plus loin, le Dr Montizambert déclare au ministre que l'examen bactériologique dénote certainement l'existence du *choléra*.

---

4. Le 12 décembre 1910, le professeur Adami, bactériologiste, de Montréal (sans vouloir affirmer ce fait ou serait porté à le croire), déclare dans un rapport officiel, « that here was not a severe and typical choleraic seizure » mais que « here we have to deal with a *cholera carrier* »

5. Le 16 décembre, dans une lettre qu'il adresse au Dr Montizambert, le professeur Adami s'exprime comme suit:—

« Granting that we have here a *cholera carrier* the indications thus are that the vibrio is growing quietly in some of the crypts of Lieberkuhn and other folde of the mucous membrane. This habit of growth suggest strongly that we have here an organism which can be eradicated by intestinal desinfection and that at least it is deserving of trial.»

6. Le 19 décembre, le Dr Martineau écrit de la quarantaine au Dr Montizambert:—

« There is no doubt that we have to deal with a *cholera carrier* as he has *no other* symptoms of cholera............

« Also he suffers from *mental derangement*, and since those last five days he refused absolutely to take any medicines or food; he sleeps very little and is very nervous. I attribute that to the loneliness and we have to keep constantly two men to watch him.

« I have reported these facts to Dr. Pagé, who informed me that this immigrant is certainly to be deported.

« (Sg.) G. E. MARTINEAU, M.D.,
« *Med. Supt.*»

7. Le 5 décembre 1910, le Dr Montizambert télégraphiait au Dr Martineau comme suit:—

« OTTAWA, December 5, 1910.

« DR. MARTINEAU,
« Medical Superintendent,
« Grosse Isle Quarantine Station.

« Steamer *Rouville* or *Druid* placed at Minister's (of Agriculture) disposal for necessary Grosse Ile service by Marine Department on application by you to agent at Quebec.

« (Sg.) F. MONTIZAMBERT, M.D.»

8. En possession de tous ces faits, obtenus des documents officiels fournis au Sénat sur un ordre d'icelui, l'honorable M. Landry a donné avis de l'interpellation suivante qu'il devait faire le mardi, 16 du présent mois:—

(*a*) Combien a coûté au pays la détention à la Grosse-Ile, depuis le mois de novembre dernier jusqu'à ce jour, du russe Saïd Godlieb, d'abord fortement soupçonné par la science d'être atteint de la fièvre typhoïde, puis scientifiquement convaincu d'être en proie à une attaque de choléra asiatique, subséquemment métamorphosé, en plein cœur d'hiver, grâce à des précédents bien fouillés, en un générateur constant de microbes, de bacilles, et d'autres animalcules assassins, enfin, et plus certainement encore, l'indéniable victime d'un isolement et d'un exil qui ont fait sombrer sa raison?

(*b*) Combien plus particulièrement a-t-il été payé au professeur Adami, de Montréal, au bactériologiste municipal de Québec, le Dr Vallée, et aux autres scientistes ou non scientistes qui se sont occupés du cas du pauvre désespéré?

(*c*) Quels sont les vaisseaux de notre marine qui ont été mis à la disposition des autorités dans la matière, pour le transport, à dates fixes, des nécessités de la vie, victuailles d'un côté pour l'alimentation du détenu, déjections alvines de l'autre pour l'alimentation et l'utilisation des laboratoires de la science?

9. Cette interpellation avant même d'être posée a été écartée sur décision de l'Orateur qui a déclaré qu'elle était précédée d'un préambule et qu'elle constatait l'existence discutable des faits sur lesquels elle était basée.

Et il a demandé:

(*a*) Combien a coûté au pays la détention à la Grosse-Ile, depuis le mois de novembre dernier jusqu'à ce jour, du russe Saïd Godlieb?

(*b*) Combien plus particulièrement a-t-il été payé à M. Adami, qu'on dit professeur à Montréal, et au Dr Vallée, qu'on dit bactériologiste municipal à Québec, pour leurs services professionnels?

(*c*) Quels sont les vaisseaux du gouvernement qui ont été mis à la disposition des autorités dans la matière, en rapport avec les soins à donner à celui qui tour à tour semble avoir été déclaré atteint de gastro-entérite, de fièvre typhoïde, de choléra asiatique, et qui paraît aujourd'hui être traité comme un propagateur de choléra et une victime de l'aliénation mentale?

Débat.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (36) intitulé: « Loi concernant l'établissement et les dépenses de la Commission conjointe Internationale sous l'empire du Traité des Eaux Navigables portant la date du onze janvier mil neuf cent neuf », a été lu la deuxième fois.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Wilson (Elgin) a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avat chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (212) intitulé: « Loi modifiant la Loi du transport des marchandises par eau », a été lu la deuxième fois.

Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Forget a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (219) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Caisses d'Epargnes de la Province de Québec », a été lu la deuxième fois.
Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, a proposé:
Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et

Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Derbyshire a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Conformément à l'ordre du jour, le bill (197) intitulé: « Loi modifiant la Loi des chemins de fer », a été lu la deuxième fois.
Le très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.
La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et
Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. David a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (85) intitulé: « Loi concernant les Réserves forestières et les Parcs », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.

Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Ellis a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (222) intitulé: « Loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.

Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(*En comité*).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et

L'honorable M. Roche a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (224) intitulé: « Loi concernant les droits de douanes sur les importations du Japon », auquel elle demande le concours du Sénat.
Le dit bill a été lu la première fois.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Que le dit bill soit renvoyé à un comité général présentement.
Conformément à l'ordre, le Sénat s'est ajourné à loisir, et s'est formé en comité général relativement au dit bill.

(En comité).

Quelque temps après, le Sénat a repris sa séance, et
L'honorable M. Ellis a fait rapport, de la part du dit comité, qu'il avait examiné le dit bill en entier, et l'avait chargé d'en faire rapport à la Chambre sans amendement.
Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été
Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.
Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.
La question a été posée, ce bill passera-t-il?
Elle a été résolue dans l'affirmative.
Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Son Honneur le Président a informé le Sénat qu'il avait reçu une communication du secrétaire du Gouverneur général.

Bureau du secrétaire du Gouverneur général,
Ottawa, 19 mai 1911.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que le très honorable le juge en chef du Canada, agissant comme député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle du Sénat ce soir, à neuf heures, pour sanctionner certains bills qui ont été adoptés par le Sénat et la Chambre des Communes au cours de la présente session du Parlement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

D. O. MALCOLM,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable Président du Sénat.
Six heures ayant sonné, Son Honneur le Président a quitté le fauteuil pour le reprendre à sept heures et demie.

Huit heures du soir.

Le Sénat a repris sa séance.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, pour rapporter le bill (A 3) intitulé: « Loi pour faire droit à William Francis Currie », et pour informer cette Chambre qu'elle a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, dans les termes suivants:—

CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI, 19 mai 1911.

Résolu,—Qu'un message soit porté au Sénat pour remettre à cette Chambre la preuve faite devant le comité permanent des Divorces du Sénat, auquel a été référée la pétition sur laquelle le bill suivant a été basé:—

Bill 215 (A 3) intitulé: « Loi pour faire droit à William Francis Currie.

Ordonné,—Que le greffier de la Chambre porte le dit message au Sénat.

Attesté,

THOS. B. FLINT,
Greffier des Communes.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (225) intitulé: « Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 et de l'exercice expirant le 31 mars 1912, respectivement », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été alors lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Un message de la Chambre des Communes par son greffier, avec le bill (216) intitulé: « Loi modifiant la Loi des Postes », auquel elle demande le concours du Sénat.

Le dit bill a été lu la première fois.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la deuxième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la deuxième fois en conséquence.

Sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable Sir Richard Scott, il a été

Ordonné, que le dit bill soit lu la troisième fois maintenant.

Le dit bill a été lu la troisième fois en conséquence.

La question a été posée, ce bill passera-t-il?

Elle a été résolue dans l'affirmative.

Ordonné, que le greffier se rende à la Chambre des Communes, et informe cette Chambre que le Sénat a passé ce bill sans amendement.

Le Sénat s'est ajourné à loisir.

Son Honneur le juge en chef Sir Charles Fitzpatrick, agissant comme Député de Son Excellence le Gouverneur général, étant assis dans le fauteuil aux pieds du Trône.

L'honorable Président a ordonné au Gentilhomme Huissier de la Verge Noire de se rendre à la Chambre des Communes et d'informer cette Chambre « *que c'est le* « *désir du Député-Gouverneur général que les Communes se rendent immédiatement* « *auprès de Lui, dans la salle du Sénat* ».

La Chambre des Communes étant venue avec son Orateur,

Le greffier de la Couronne en chancellerie a lu les titres des bills à être sanctionnés, comme suit:—

Loi concernant la compagnie dite *The Mather Bridge and Power Company.*

Loi constituant en corporation la *British Columbia and Dawson Railway Company.*

Loi concernant l'*International Railway Company* et l'*International Traction Railways.*

Loi constituant en corporation la *Simcoe, Grey and Bruce Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick.

Loi constituant en corporation la *Saskatoon and Hudson Bay Railway Company.*

Loi constituant en corporation la *Lake Erie and Northern Railway Company.*

Loi concernant la *Huron and Ontario Railway Company.*

Loi concernant la *Buffalo, Niagara and Toronto Railway Company.*

Loi constituant en corporation *The Canadian Surety Company.*

Loi constituant en corporation la *Sterling Trusts Corporation.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson.

Loi constituant en corporation la compagnie dite *The Pacific and Peace Railway Company.*

Loi concernant la *People's Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord et changeant son nom en celui de *The Algoma Eastern Railway Company.*

Loi concernant la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Loi à l'effet de modifier la Loi médicale du Canada.

Loi concernant la Convention baptiste d'Ontario et de Québec.

Loi concernant un brevet accordé à la *Goldschmidt Thermit Company.*

Loi constituant en corporation *The Restigouche Riparian Association.*

Loi pour faire droit à Mary Jane Beatty.

Loi pour faire droit à Robert William Logan.

Loi concernant un brevet de la *Conduits Company, Limited.*

Loi constituant en corporation la *Hudson Bay Mortgage Corporation.*

Loi constituant en corporation la *Imperial Steamship Company.*

Loi constituant en corporation *The Canadian Baptist Foreign Mission Board.*

Loi concernant la Compagnie de chemin de fer de l'Alberta Occidental.

Loi concernant la *Alsek and Yukon Railway Company.*

Loi constituant en corporation *The Pacific and Hudson Bay Railway Company.*

Loi concernant la *Western Central Railway Company.*

Loi à l'effet de prohiber l'usage illicite de l'opium et autres drogues.

Loi concernant la Compagnie manufacturière McClary.
Loi concernant la Société de prévoyance et de prêt d'Hamilton.
Loi constituant en corporation *The Ontario-Michigan Railway Company.*
Loi constituant en corporation la *British Columbia and White River Railway Company.*
Loi concernant la réserve des sauvages Songhees.
Loi modifiant la Loi des Postes.
Loi à l'effet de corriger certaines erreurs d'écriture dans la version française de la Loi du Revenu de l'Intérieur.
Loi pour faire droit à Walter Harvey Kirkland.
Loi pour faire droit à Mary Kathleen Crittenden.
Loi pour faire droit à Pauline Winslow Saunderson.
Loi pour faire droit à Nellie Bridgland Morrison.
Loi pour faire droit à Frances Whittingdon Truesdell.
Loi constituant en corporation *The Canada West Loan Corporation.*
Loi modifiant et refondant les lois relatives au havre de Toronto.
Loi constituant en corporation la *Imperial Traction Company.*
Loi concernant la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.
Loi modifiant la Loi du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Loi concernant *The Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company.*
Loi concernant un brevet de *The Boiler Flue Cleaner and Supply Company, Limited.*
Loi à l'effet de conférer au Commissaire des brevets certains pouvoirs pour faire droit à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited.*
Loi pour faire droit à Violet Jane Dakin.
Loi pour faire droit à Hugh Samuel Bell.
Loi pourvoyant à l'augmentation du capital social de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario.
Loi pour faire droit à Fanny Mary Healy.
Loi pour faire droit à Gertrude Mary Grantham.
Loi concernant *The Canada National Fire Insurance Company.*
Loi concernant certains brevets de *Munderloh and Company, Limited.*
Loi concernant l'inspection et la vente des semences.
Loi concernant la compagnie dite *The Alberta Railway and Irrigation Company.*
Loi modifiant la Loi des Pêcheries.
Loi modifiant la Loi des Sauvages.
Loi constituant en corporation l'*Alberta Electric Railway Company.*
Loi constituant en corporation *The Hudson Bay, Peace River and Pacific Railway Company.*
Loi constitutant en corporation *The Ontario and Abitibi Railway Company.*
Loi constituant en corporation *The Casualty Company of Canada.*
Loi concernant la Compagnie d'assurance sur la vie La Sauvegarde.
Loi constituant en corporation *The Western Canal Company.*
Loi constituant en corporation *The Continental Fire Insurance Company of Canada.*
Loi concernant *The Cariboo, Barkerville and Willow River Railway Company.*
Loi concernant *The Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Railway Company.*
Loi relative à une subvention à des steamers transocéaniques.
Loi modifiant la Loi des banques.
Loi modifiant la Loi des caisses de petite économie.
Loi constituant en corporation *The Albert and Moncton Railway Company.*
Loi à l'effet d'autoriser le Gouvernement du Canada à acquérir, par bail, une certaine ligne de chemin de fer dans la province du Nouveau-Brunswick.
Loi constituant en corporation *The Grain Growers' Grain Company, Limited.*

Loi modifiant une loi de la présente session, intitulée: « Loi concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada ».

Loi concernant une aide en faveur de la construction du *Canadian Northern Ontario Railway.*

Loi concernant l'établissement et les dépenses de la Commission conjointe Internationale sous l'empire du Traité des Eaux Navigables portant la date du onze janvier mil neuf cent neuf.

Loi modifiant la Loi concernant le transport des marchandises par eau.

Loi modifiant la Loi des Caisses d'Epargnes de la province de Québec.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Loi concernant les droits de douane sur les importations du Japon.

Loi concernant les champs de bataille nationaux à Québec.

Loi concernant les réserves forestières et les parcs.

Loi pour faire droit à William Francis Currie.

Loi modifiant la Loi des Postes.

A ces bills la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants:—

« Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général sanctionne ces bills.»

Alors, l'honorable Orateur de la Chambre des Communes a adressé la parole à Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général, comme suit:—

« QU'IL PLAISE À VOTRE HONNEUR:

« Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

« Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur le bill suivant:—

« Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'exercice expirant le 31 mars 1911 et de l'exercice expirant le 31 mars 1912.»

Alors, après que le greffier de la Couronne en chancellerie eut lu le titre du bill,

Le greffier du Sénat, sur l'ordre de Son Honneur, a dit:—

« Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le Député de Son Excellence le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ce bill.»

Le Député-Gouverneur s'est retiré et la Chambre des Communes s'est retirée.

Le Sénat a repris sa séance.

Alors, sur motion du très honorable Sir Richard Cartwright, secondé par l'honorable M. Power.

Le Sénat s'est ajourné à mercredi, le neuf d'août prochain à trois heures de l'après-midi.

Pendant l'ajournement, le Parlement a été dissous le samedi, vingt-neuvième jour de juillet 1911.

DIAGRAMME DE LA CHAMBRE DU SÉNAT.

TROISIÈME SESSION, ONZIÈME PARLEMENT, 1910-11

TRÔNE.

Président:
HON. J. K. KERR,
Toronto.

HON. MESSIEURS—

No.	Nom	No.	Nom	No.	Nom
27	Bostock, Kamloops.	14	Shehyn, Laurentides.	1	Casgrain, DeLanaudière
28	Yeo, Port Hill.	15	Béique, DeSalaberry.	2	Cox, Toronto.
29	Fiset, Golfe.	16	David, Mille Iles	3	Ellis, Saint Jean, N. B.
30	Campbell, York, O.	17	Young, Killarney.	4	Power, Halifax.
31	Ross, Moosejaw.	18	Watson, P. la Prairie.	5	Scott, Ottawa.
32	Frost, Leeds & Grenv'l.	19	King, Queens, N.-B.	6	Cartwright, Oxford.
33	Gibson, Lincoln.	20	McMillan, Alexandria	7	Dandurand, De Lorimier.
34	Legris, Repentigny.	21	McLaren, Perth.	8	Coffey, London
35	Jaffray, Toronto.	22	Thompson, Fredericton.	9	McDonald, Cap Breton.
36	McSweeney, Moncton.	23	Jones, Toronto.	10	Ross, Middlesex.
37	Thibaudeau, De La Vallière	24	McHugh, Victoria O.	11	Bolduc, Lauzon.
38	Godbout, La Salle	25	Mitchell, Wellington	12	McMullen, Wellington N
39	Riley, Victoria B.-A.	26	Roy, Edmonton.	13	Domville, Rothesay.
40	Beith, Bowmanville.		Lavergne, Kennebec.		Boyer, Rigaud.
	Forget, Banff				

S. E. ST. ONGE CHAPLEAU.

R. W. STEPHEN.

Table des Greffiers.

S. LELIEVRE.

Sténographes Officiels,
A. et G. HOLLAND.

HON MESSIEURS—

No.	Nom	No.	Nom	No.	Nom
41	Edwards, Russell.	54	MacKay, Alma.	67	Montplaisir, Shawinigan.
42	Carling, London.	55	MacKeen, Cap Breton.	68	Dessaulles, Rougemont.
43	Landry, Stadacona.	56	Wood, Westmoreland	69	DeBoucherville, Montarville
44	Bowell, Hastings	57	Forget, Sorel.	70	Talbot, Lacombe
45	Lougheed, Calgary.	58	Kirchhoffer, Brandon.	71	Belcourt, Ottawa.
46	Miller, Richmond.	59	Baird, Victoria, N.B.	72	Sullivan, Kingston.
47	Macdonald, Victoria, C.B	60	McKay, Truro	73	Cloran, Victoria, Que.
48	Poirier, Acadie.	61	Macdonald, I.P.E.	74	Ross, Halifax.
49	Owens, Inkerman.	62	Wilson, St. Thomas.	75	Comeau, Digby.
50	Tessier, De la Durantaye.	63	Douglas, Tantallon	76	Gilmor, St. George, N.B
51	Robertson, I.P.E.	64	Davis, Prince Albert	77	Ratz, Middlesex N.
52	De Veber, Lethbridge	65	Choquette, Grandville	78	Chevrier, Winnipeg.
53	Derbyshire, Brockville.	66	Roche, Halifax	79	Prince, Battleford.
	Costigan, Victoria, N.-B.		Farrell, Liverpool	80	Prowse, Charlottetown
					Wilson, Sorel

Sergent d'Armes,
J. DE ST. D. LE MOINE.

BARRE.

Verge noire,
ERNEST J. CHAMBERS.

LISTE
DES
SÉNATEURS DU CANADA.
PAR ORDRE D'ANCIENNETÉ.

3e SESSION, 11e PARLEMENT, 1 GEORGE V.

1910-11

L'HONORABLE JAMES KIRKPATRICK KERR, PRESIDENT.

SÉNATEURS.	DIVISIONS ÉLECTORALES.	RÉSIDENCES.
Les honorables		
William Miller	Richmond	Arichat, N.-E.
William John Macdonald	Victoria, Col.-Brit.	Victoria, Col.-Brit.
Sir Richard William Scott, Chevalier.	Ottawa	Ottawa.
Lawrence Geoffrey Power	M. Sr. Halifax	Halifax, N.-E.
C. E. Boucher de Boucherville, C.M.G	Montarville	Boucherville, Qué.
Thomas McKay	Truro	Truro, N.-E.
Donald McMillan	Alexandria	Alexandria, Ont.
William McDonald	Cap-Breton	Glace Bay, N.-E.
Joseph Bolduc	Lauzon	St. Victor de Tring, Qué.
Michael Sullivan	Kingston	Kingston, Ont.
Pascal Poirier	Acadie	Shediac, N.-B.
James Alexander Lougheed	Calgary	Calgary, Alta.
Peter McLaren	Perth	Perth, Ont.
Hippolyte Montplaisir	Shawenegan	Trois-Rivières, Qué.
Andrew A. Macdonald	Charlottetown	Charlottetown, I.-P.-E.
P. Landry	Stadacona	Candiac, Qué.
Sir Mackenzie Bowell, C.C.M.G.	Hastings	Belleville, Ont.
John Nesbitt Kirchhoffer	Selkirk	Brandon, Man.
George T. Baird	Victoria	Perth, N.-B.
Josiah Woods	Westmoreland	Sackville, N.-B.
William Owens	Inkerman	Montréal.
David Mackeen	Cap-Breton	Halifax, N.-E.
Sir John Carling, C.C.M.G.	London	London, Ont.
Louis J. Forget	Sorel	Montréal.
Alfred A. Thibaudeau	De la Vallière	Montréal.
George A. Cox	Toronto	Toronto, Ont.
George Gerald King	Queen's	Chipman, N.-B.
Jean Baptiste Romuald Fiset	Golfe	Rimouski, Qué.
Raoul Dandurand	De Lorimier	Montréal.
John Yeo	Prince-est	Port Hill, I.-P.-E.
Peter McSweeney	Northumberland	Moncton, N.-B.
Joseph P. B. Casgrain	DeLanaudière	Montréal.
Robert Watson	Portage la Prairie	Portage la Prairie, Man.
Finlay M. Young	Killarney	Killarney, Man.
Joseph Shehyn	Laurentides	Québec.
Lyman Melvin Jones	Toronto	Toronto, Ont.
Georgo McHugh	Victoria, O.	Lindsay, Ont.
Robert Mackay	Alma	Montréal.
John V. Ellis	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
Joseph Godbout	La Salle	Beauceville, Ouest, Qué.

SÉNATEURS.	DIVISIONS ÉLECTORALES.	RÉSIDENCES.
Les honorables		
James E. Robertson	Ile du P.-E	Montague, Ile du P.-E.
Frederick P. Thompson	Frédéricton	Frédéricton, N.B.
Frédéric L. Béique	De Salaberry	Montréal.
William Gibson	Lincoln	Beamsville, Ont.
James McMullen	Wellington-nord	Mount Forest, Ont.
Joseph H. Legris	Repentigny	Louiseville, Qué.
Francis T. Frost	Leeds et Grenville	Smith's Falls, Ont.
James K. Kerr (Président)	Toronto	Toronto, Ont.
Thomas Coffey	London	London, Ont.
Jules Tessier	De la Durantaye	Québec.
William C. Edwards	Rideau	Rockland, Ont.
James Domville	Rothesay	Rothesay, N.-B.
L. O. David	Mille Iles	Montréal.
Henry J. Cloran	Victoria	Montréal.
William Mitchell	Wellington	Drummondville, Qué.
John H. Wilson	Elgin	St. Thomas, Ont.
Hewitt Bostock	Kamloops	Monte Creek, Col.-Brit.
Sir Richard J. Cartwright, C.C. M.G.	Oxford	Ottawa.
Philippe A. Choquette	Grandville	Québec.
James H. Ross	Regina	Moosejaw, Sask.
Thomas O. Davis	Prince-Albert	Prince-Albert, Sask.
William Ross	Victoria, N.-E.	Halifax, N.-E.
Robert Jaffray	Toronto	Toronto.
L. George De Veber	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
James M. Douglas	Tantallon	Tantallon, Sask.
Peter Talbot	Lacombe	Lacombe, Alta.
George Riley	Victoria	Victoria, Col.-Brit.
John Costigan	Victoria, N.-B	Edmundston, N.-B.
Sir George W. Ross, Chevalier	Middlesex	Toronto, Ont.
Robert Beith	Bowmanville	Bowmanville, Ont.
Daniel Gillmor	St. George	St. George, N.-B.
Ambrose H. Comeau	Comté de Digby	Meteghan River, N.-E.
George C. Dessaulles	Rougemont	Saint-Hyacinthe, Qué.
Napoléon A. Belcourt	Ottawa	Ottawa, Ont.
Archibald Campbell	York, O.	West Toronto, Ont.
Daniel Derbyshire	Brockville	Brockville, Ont.
Valentine Ratz	Middlesex-nord	New Hamburg, Ont.
Noé Chevrier	Winnipeg	Winnipeg, Man.
Arthur Boyer	Rigaud	Montréal.
Benjamin Prince	Saskatchewan	Battleford, Sask.
Edward Mathew Farrell	Liverpool	Liverpool, N.-E.
William Roche	Halifax	Halifax, N.-E.
Louis Lavergne	Kennebec	Arthabaska, Qué.
Amédée E. Forget	Banff	Banff, Alta.
Joseph M. Wilson	Sorel	Montréal.
Benjamin C. Prowse	Charlortetown	Charlottetown, I.-P.-E.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

SÉNATEURS DU CANADA.

3e SESSION, 11e PARLEMENT, 1 GEORGE V.

1910-11.

SÉNATEURS.	DIVISIONS ÉLECTORALES.	RÉSIDENCE.
Les honorables		
Baird, G. T.	Victoria	Perth, N.-B.
Béiquee, F. L.	De Salaberry	Montréal.
Beith, R.	Bowmanville	Bowmanville, Ont.
Belcourt, N. A.	Ottawa	Ottawa, Ont.
Bolduc, J.	Lauzon	St-Victor de Tring, Qué.
Bostock, H.	Kamloops	Mont Creek, C.-B.
Boucherville, De, C.E., C.M.G.	Montarville	Boucherville, Qué.
Bowell, (Sir Mackenzie), C.C.M.G.	Hastings	Belleville, Ont.
Boyer, A.	Rigaud	Montréal.
Campbell, A.	York, O.	Toronto Ouest, Ont.
Carling, (Sir John), C.C.M.G.	London	London, Ont.
Cartwright, (Sir Richard), G.C.M.G.	Oxford	Ottawa.
Casgrain, J. P. B.	De Lanaudière	Montréal.
Chevrier, N.	Winnipeg	Winnipeg, Man.
Choquette, P. A.	Grandville	Quebéc.
Cloran, H. J.	Victoria	Montréal.
Coffey, T.	London	London, Ont.
Comeau, A. H.	Comté de Digby	Meteghan River, N.-E.
Costigan, J.	Victoria, N.-B.	Edmundston, N.-B.
Cox, G. A.	Toronto	Toronto.
Dandurand, R.	De Lorimier	Montréal.
David, L. O.	Mille Iles	Montréal.
Davis, T. O.	Prince-Albert	Prince-Albert, Sask.
Derbyshire, D.	Brockville	Brockville, Ont.
Dessaulles, G. C.	Rougemont	Saint-Hyacinthe, Qué.
De Veber, L. G.	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
Domville, J.	Rothesay	Rothesay, N.-B.
Douglas, J. M.	Tantallon	Tantallon, Sask.
Edwards, W. C.	Rideau	Rockland, Ont.
Ellis, J. V.	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
Farrell, E. M.	Liverpool	Liverpool, N.-E.
Fiset, J. B. R.	Golfe	Rimouski, Qué.
Forget, A. E.	Banff	Banff, Alberta.
Frost, F. T.	Leeds et Grenville	Smith's Falls.
Gibson, W.	Lincoln	Beamsville, Ont.
Gillmor, D.	St. George	St. George, N.-B.
Godbout, J.	LaSalle	Beauceville Ouest, Que.
Jaffray, R.	Toronto	Toronto, Ont.
Jones, L. Melvin	Toronto	Toronto, Ont.
Kerr, J. K. (Président)	Toronto	Toronto, Ont.
King, G. G.	Queens	Chipman, N.-B.

SÉNATEURS.	DIVISIONS ÉLECTORALES.	RÉSIDENCE.
Les honorables		
KIRCHHOFFER, J. N.	Selkkrk	Brandon, Man.
LANDRY, P.	Stadacona	Candiac, Qué.
LAVERGNE, L.	Kennébec	Arthabaska, Qué.
LEGRIS, J. H.	Repentigny	Louiseville, Qué.
LOUGHEED, J. A.	Calgary	Calgary, Alta.
MACDONALD, A. A.	Charlottetown	Charlottetown, I.-P.-E.
MACDONALD W. J.	Victoria, C. A.	Victoria, C. A.
MACKAY, R.	Alma	Montréal.
MACKEEN, D.	Cap Breton	Halifax.
McDONALD, W.	Cap Breton	Glace Bay, N.-E.
McHUGH, G.	Victoria, O.	Lindsay, Ont.
McKAY, T.	Truro	Truro, N.-E.
McLAREN, P.	Perth	Perth, Ont.
McMILLAN, D.	Alexandria	Alexandria, Ont.
McMULLEN, J.	Wellington-nord	Mount Forest, Ont.
McSWEENEY, P.	Northumberland	Moncton, N.-B.
MILLER, W.	Richmond	Arichat, N.-E.
MITCHELL, W.	Wellington	Drummondville, Qué.
MONTPLAISIR, H.	Shawinigan	Trois-Rivières, Qué.
OWENS, W.	Inkerman	Montréal.
POIRIER, P.	Acadie	Shediac, N.-B.
POWER, L. G.	Halifax	Halifax, N.-E.
PRINCE, B.	Saskatchewan	Battleford, Sask.
BROWSE, B. C.	Charlottetown	Charlottetown.
RATZ, V.	Middlesex-nord	New Hamburg, Ont.
RILEY, G.	Victoria, C.-B.	Victoria, C.B.
ROBERTSON, J. E.	Ile du P.-E.	Montague, I-.-P.-E.
ROCHE, W.	Halifax	Halifax, N.-E.
ROSS, J. H.	Régina	Moosejaw, Sask.
ROSS, W.	Victoria, N.-E.	Halifax, N.-E
ROSS, SIR G. W., Chevalier	Middlesex	Toronto, Ont.
SCOTT, (SIR RICHARD), W., Chevalier.	Ottawa	Ottawa.
SHEHYN,, J.	Laurentides	Québec.
SULLIVAN	Kingston	Kingston, Ont.
TALBOT, P.	Lacombe	Lacombe, Alta.
TESSIER, JULES	De la Durantaye	Québec.
THIBAUDEAU, A. A.	De la Vallière	Montréal.
THOMPSON, F. P.	Frédéricton	Fredericton, N.-B.
WATSON, R.	Portage la Prairie	Portage la Prairie, Man.
WILSON, J. H.	Elgin	St. Thomas, Ont.
WILSON, J. M.	Sorel	Montréal.
WOOD, J.	Westmoreland	Sackville, N.-B.
YEO, J.	Prince-Est	Port Hill, I.-P.-E.
YOUNG, F. M.	Killarney	Killarney, Man.

SÉNATEURS DU CANADA

PAR PROVINCES.

ONTARIO—24.

	SÉNATEURS.	RÉSIDENCES.
	Les honorables	
1	Sir Richard William Scott, Chevalier	Ottawa.
2	Donald McMillan	Alexandria.
3	Michael Sullivan	Kingston.
4	Peter McLaren	Perth.
5	Sir Mackenkie Bowell, C.C.M.G	Bellevile.
6	Sir John Carling, C.C.M.G.	London.
7	George A. Cox	Toronto.
8	George McHugh	Lindsay.
9	Lyman Melvin Jones	Toronto.
10	William Gibson	Beamsville.
11	James McMullen	Mount Forest.
12	Francis T. Frost	Smith's Falls.
13	James K. Kerr (Président)	Toronto.
14	Thomas Coffey	London.
15	William C. Edwards	Rockland.
16	John H. Wilson	St. Thomas.
17	Sir Richard J. Cartwright, G.C.M.G	Ottawa.
18	Robert Jaffray	Toronto.
19	Sir George W. Ross, Chevalier	Toronto.
20	Robert Beith	Bowmanville
21	Napoléon A. Belcourt	Ottawa.
22	Archibald Campbell	Toronto Ouest.
23	Daniel Derbyshire	Brockville.
24	Valentine Ratz	New Hamburg.

QUEBEC—24.

Sénateurs.	Divisions électorales.	Résidences.
Les honorables		
1 C. E. Boucher de Boucherville, C.M.G.	Montarville	Boucherville.
2 Joseph Bolduc	Lauzon	Saint-Victor de Tring.
3 Hipployte Montplaisir	Shawinigan	Trois-Rivières.
4 P. Landry	Stadacona	Candiac.
5 William Owens	Inkerman	Montréal.
7 Alfred A. Thibaudeau	De la Vallière	Montréal.
8 Raoul Dandurand	De Lorimier	Montréal.
9 Jean Baptiste Romuald Fiset	Golfe	Rimouski.
10 Joseph P. B. Casgrain	DeLanaudière	Montréal.
11 Joseph Shehyn	Laurentides	Québec.
12 Robert Mackay	Alma	Montréal.
13 Joseph Godbout	La Salle	Beauceville Ouest.
14 Frédéric L. Béique	DeSalaberry	Montréal.
15 Joseph H. Legris	Repentigny	Louiseville.
16 Jules Tessier	De la Durantaye	Québec.
17 L. O. David	Mille Iles	Montréal.
18 Henry J. Cloran	Victoria	Montréal.
19 William Mitchell	Wellington	Drummondville.
20 Philippe A. Choquette	Grandville	Québec.
21 George C. Dessaulles	Rougemont	Saint-Hyacinthe.
22 Arthur Boyer	Rigaud	Montréal.
23 Louis Lavergne	Kemubec	Arthabaska.
24 Joseph M. Wilson	Sorel	Montréal.

NOUVELLE-ECOSSE—10.

Sénateurs.	Résidences.
Les honorables	
1 William Miller	Arichat.
2 Lawrence Geoffrey Power	Halifax.
3 Thomas McKay	Truro.
4 William McDonald	Glace Bay.
5 David Mcakeen	Halifax.
6 William Ross	Halifax.
7 Ambrose H. Comeau	Meteghan River.
8 Edward M. Farrell	Liverpool.
9 William Roche	Halifax.
10	

NOUVEAU-BRUNSWICK—10.

	SÉNATEURS.	RÉSIDENCES.
	Les honorables	
1	PASCAL POIRIER	Shédiac.
2	GEORGE T. BAIRD	Perth.
3	JOSIAH WOOD	Sackville.
4	GEORGE GERALD KING	Chipman.
5	PETER MCSWEENEY	Moncton.
6	JOHN V. ELLIS	Saint-Jean.
7	FREDERICK P. THOMPSON	Frédéricton.
8	JAMES DOMVILLE	Rothesay.
9	JOHN COSTIGAN	Edmundston.
10	DANIEL GILLMOR	Saint-George.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—4.

	Les honorables	
1	ANDREW A. MACDONALD	Charlottetown.
2	JOHN YEO	Port Hill.
3	JAMES E. ROBERTSON	Montague.
4	BENJAMIN C. PROWSE	Charlottetown.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—3.

	Les honorables	
1	WILLIAM JOHN MACDONALD	Victooria.
2	HEWITT BOSTOCK	Monte Creek.
3	GEORGE RILEY	Victoria.

MANITOBA—4.

SÉNATEURS.	RÉSIDENCE.
Les honorables	
1 John Nesbitt Kirchhoffer	Brandon.
2 Robert Watson	Portage la Prairie.
3 Finlay M. Young	Killarney.
4 Noé Chevrier	Winnipeg.

SASKATCHEWAN—4.

Les honorables	
1 James H. Ross	Régina.
2 Thomas O. Davis	Prince Albert.
3 James M. Douglas	Tantallon.
4 Benjamin Prince	Battleford.

ALBERTA—4.

Les honorables	
1 James Alexander Lougheed	Calgary.
2 Peter Talbot	Lacombe.
3 L. george DeVeber	Lethbridge.
4 Amédée E. Forget	Banff.

COMITÉS PERMANENTS DU SÉNAT

3e SESSION, 11e PARLEMENT, 1 GEORGE V.

1910-11

COMITE MIXTE DE LA BIBLIOTHEQUE.

L'honorable président du Sénat, président.

SENAT.

Son Honneur le Président.
Les hon. MM. Boucherville, De, C.M.G.,
Boyer,
Cartwright, Sir Richard, G.C.M.G.,
Chevrier,
Costigan,
Davis,
Derbyshire,
Douglas,
Gillmor,
Jaffray,
McHugh,
Miller,
Poirier,
Ross Sir George W., Chevalier.
Wilson.—16.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Son Honneur l'Orateur,
Le Très Hon. Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G.
Messrs. Aylesworth,
Beland,
Borden, Sir Frederick, C.C.M.G.,
Borden (*Halifax*)
Bristol,
Brodeur,
Daniel,
Doherty,
Foster,
Lemieux,
Lewis,
Monk,
Pardee,
Pugsley,
Smith (*Nanaimo*).
Wilcox.—18.

COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS.

L'onorable M. Coffey, Sénat, président.

SÉNAT.

Les hon. MM. Carling, Sir John, C.C.M.G.,
Chevrier,
Choquette,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Derbyshire,
De Veber,
Domville,
Ellis,
Frost,
Gillmor,
Legris,
Mackay (*Alma*),
Mackeen,
Prince,
Ratz,
Riley,
Ross (*Halifax*),
Roy,
Talbot—21.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Les hon. MM. Allen,
Bickerdike,
Bristol,
Douglas,
Fowke,
Gervais,
Gordon (*Nipissing*),
Henderson,
Hughes,
King,
McLean (*York South*),
McColl,
McIntyre,
McLean (*Huron*),
Magrath,
Martin (*Montreal*),
Murphy,
Nantel,
Pardee,
Rhodes,
Taylor (*Leeds*),
Taylor (*New Westminster*),
Verville,
White (*Victoria, Alta.*)
Wilson (*Lennox*)—25.

(Quorum 9.)

COMITE DES ORDRES PERMANENTS.

L'honorable M. Young, président.

Les honorables Messieurs

Belcourt,
Farrell,
Landry,
Lavergne,
McKay (*Truro*),
Power,
Tessier,
Yeo,
Young.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DES BANQUES ET DU COMMERCE.

L'honorable M. Gibson, président.

Les honorables Messieurs

Béique,
Bowell, Sir Mackenzie, C.C.M.G.,
Campbell,
Cartwright, Sir Richard, G.C.M.G.,
Casgrain,
Cox,
Dandurand,
Dessaulles,
Edwards,
Forget,
Gibson,
Jaffray,
Jones,
Lougheed,
Macdonald (*I.-P.-E.*),
Mackay (*Alma*),
Mackeen,
McDonald (*Cap Breton*),
McMillan,
McMullen,
McSweeney,
Mitchell,
Roche,
Ross, Sir George W., Chevalier,
Ross (*Moosejaw*),
Ross (*Halifax*),
Scott, Sir Richard, Chevalier,
Shehyn,
Thibaudeau,
Thompson,
Wood,
Yeo.—32.

(Quorum 9.)

COMITE DES CHEMINS DE FER, TELEGRAPHES ET HAVRES.

L'honorable M. Béique, président.

Les honorables Messieurs

Baird,
Béique,
Belcourt,
Bolduc,
Bostock,
Bowell, Sir Mackenzie, C.C.M.G.
Carling, Sir John, C.C.M.G.
Cartwright, Sir Richard, G.C.M.G.,
Casgrain,
Choquette,
Cloran,
Cox,
Dandurand,
David,
Davis,
De Veber,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Ellis,
Fiset,
Forget,
Frost,
Gibson,
Godbout,
Jones,
King,
Kirchhoffer,
Landry,
Lougheed,
Macdonald (*Victoria*),
McDonald (*Cap Breton*),
McHugh,
McKay (*Truro*),
McLaren,
McMillan,
McMullen,
Mitchell,
Owens,
Poirier,
Power,
Riley,
Robertson,
Ross (*Moosejaw*),
Scott, Sir Richard, Chevalier,
Talbot,
Tessier,
Thompson,
Watson,
Young.—50.

(Quorum 9.)

COMITE DES BILLS PRIVES DIVERS.

L'honorable M. McHugh, président.

Les honorables Messieurs

Baird,
Béique,
Beith,
Belcourt,
Bostock,
Boucherville, De, C.M.G.,
Boyer,
Campbell,
Cloran,
Coffey,
Comeau,
Dandurand,
David,
Domville,
Douglas,
Edwards,
Farrell,
Godbout,
King,
Legris,
McHugh,
Montplaisir,
Ratz,
Ross (*Halifax*),
Shehyn.—25.

(Quorum 7.)

COMITE DE L'ECONOMIE INTERNE ET DE LA COMPTABILITE DU SENAT.

L'honorable M. Thompson, président.

Les honorables Messieurs

Beith,
Bolduc,
Dandurand,
Fiset,
Frost,
Gibson,
Landry,
Mackeen,
McDonald (*Cap Breton*),
McKay (*Truro*),
McLaren,
McSweeney,
Miller,
Montplaisir,
Owens,
Power,
Prince,
Riley,
Ross (*Moosejaw*),
Roy,
Thompson,
Watson,
Wilson,
Wood,
Yeo.—25.

COMITE DU COM- -E RENDU DES DEBATS.

L'onorable M Coffey, président.

Les honorables Messieurs

Coffey,
Costigan,
Dandurand,
Ellis,
Lavergne,
Poirier,
Power,
Ross, Sir George W., Chevalier.
Roy.—9.

(Quorum 3.)

COMITE PERMANENT DES DIVORCES.

L'honorable M. Kirchhoffer, président.

Les honorables Messieurs

Bostok,
Cox,
Jones,
Kirchhoffer,
Lougheed,
McMullen,
Wilson,
Wood,
Young.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DE L'AGRICULTURE ET DES FORESTS.

L'honorable M. Edwards, président.

Les honorables Messieurs.

Baird
Béique,
Boyer,
Derbyshire,
Edwards,
King,
Prince,
Talbot,
Young.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DE L'IMMIGRATION ET DU TRAVAIL.

L'honorable M. Davis, président.

Les honorables Messieurs

Beith,
Bolduc,
Dandurand,
Davis,
Frost,
Jaffray,
McMullen,
Riley,
Watson.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DES RELATIONS COMMERCIALES DU CANADA.

L'honorable Sir George W. Ross, président.

Les honorables Messieurs

Bowell, Sir Mackenzie, K.C.M.G.,
Campbell,
Domville,
Jones,
Mackeen,
McSweeney,
Owens,
Ross, Sir George W.,
Tessier.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DE L'HYGIENE PUBLIC ET DE L'INSPECTION DES SUBSTANCES ALIMENTAIRES.

L'honorable M. DeVeber, président.

Les honorables Messieurs

Comeau,
David,
DeVeber,
Douglas,
Fiset,
McMillan,
Robertson,
Roy,
Wilson.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DE L'ADMINISTRATION DU SERVICE CIVIL.

L'honorable M. Power, président.

Les honorables Messieurs

Belcourt,
Boucherville, de, C.M.G.,
Bostock
Ellis,
Landry,
Lougheed,
Power,
Roche,
Yeo.—9.

(Quorum 3.)

COMITE DES EDIFICES ET DES TERRAINS PUBLICS.

* L'honorable M. Casgrain, président.

Les honorables Messieurs

Casgrain,
Choquette,
Costigan,
Cox,
Kirchhoffer,
McLaren,
McSweeney,
Ross (*Nalifax*)
Ross (*Moosejaw*).—9.

(Quorum 3.)

COMITE MIXTE DU RESTAURANT.

L'honorable Président du Sénat, Président.

Les honorables Messieurs

SENAT.

Son Honneur le Président,
Campbell,
Landry,
Lougheed,
Watson.—5.

CHAMBRE DES COMMUNES.

L'Honorable Orateur,
Harris,
Macdonald,
Monk,
Stanfield.—5.

SÉNATEURS DES COMITÉS PERMANENTS

3e SESSION, 11e PARLEMENT, 1 GEORGE V.

LISTE DE RÉPARTITION DES SÉNATEURS DANS LES COMITÉS PERMANENTS

BAIRD, L'honorable G. T.—Chemins de fer, Bills privés, Agriculture.
BÉIQUE, L'honorable F. L.—Chemins de fer, Bills privés, Banques, Agriculture.
BEITH, L'honorable R.—Bills privés, Economie Interne, Immigration.
BELCOURT, L'honorable N. A.—Ordres permanents, Chemins de fer, Bills privés, Service Civil.
BOLDUC, L'honorable J.—Chemins de fer, Economie Interne, Immigration.
BOSTOCK, L'honorable H.—Chemins de fer, Bills privés, Divorces, Service Civil.
BOUCHERVILLE, DE, L'honorable C. E., C.M.G.—Bibliothèque, Bills privés, Service Civil.
BOWELL, L'honorable Sir Mackenzie, C.C.M.G.—Banques, Chemins de fer, Commerce.
BOYER, L'honorable A.—Bibliothèque, Bills privés, Agriculture.
CAMPBELL, L'honorable A.—Banques, Restaurant, Commerce, Bills privés.
CARLING, L'honorable Sir John, C.C.M.G.—Impressions, Chemins de fer.
CARTWRIGHT, Le très honorable Sir Richard, G.C.M.G.—Bibliothèque, Banques, Chemins de fer.
CASGRAIN, L'honorable J. P. B.—Chemins de fer, Banques, Edifices publics.
CHEVRIER, L'honorable N.—Chemins de fer, Bibliothèque, Impressions.
CHOQUETTE, L'honorable P. A.—Impressions, Ordres permanents, Chemins de fer.
CLORAN, L'honorable H. J.—Impressions, Bills privés, Chemins de fer, Edifices publics.
COFFEY, L'honorable T.—Impressions, Bills privés, Débats.
COMEAU, L'honorable A. H.—Impressions, Bills privés, Hygiène publique.
COSTIGAN, L'honorable J.—Bibliothèque, Débats, Edifices publics.
COX, L'honorable G. A.—Banques, Chemins de fer, Divorces, Edifices publics.
DANDURAND, L'honorable R.—Banques, Chemins de fer, Débats, Immigration, Bills privés, Economie Interne.
DAVID, L'honorable L. O.—Chemins de fer, Bills privés, Hygiène publique.
DAVIS, L'honorable T. O.—Bibliothèque, Chemins de fer, Hygiène publique.
DERBYSHIRE, L'honorable D.—Biblioithèque, Impressions, Agriculture.
DESSAULLES, L'honorable G. C.—Banques, Restaurant.
DE VEBER, L'honorable L. G.—Impressions, Chemins de fer, Hygiène publique.
DOMVILLE, L'honorable J.—Impressions, Chemins de fer, Bills privés, Commerce.
DOUGLAS, L'honorable J. M.—Bibliothèque, Bills privés, Chemins de fer, Hygiène publique.
EDWARDS, L'honorable W. C.—Banques, Chemins de fer, Bills privés, Agriculture.
ELLIS, L'honorable J. V.—Impressions, Chemins de fer, Débats, Service Civil.
FARRELL, L'honorable M.—Ordres permanents et Bills privés.
FISET, L'honorable J. B. R.—Chemins de fer, Economie Interne, Hygiène publique.
FORGET, L'honorable L. J.—Banques, Chemins de fer.
FROST, L'honorable F. T.—Impressions, Chemins de fer, Economie Interne, Immigration.
GIBSON, L'honorable W.—Banques, Chemins de fer, Economie Interne.
GILLMOR, L'honorable D.—Bibliothèque, Impressions.
GODBOUT, L'honorable J.—Chemins de fer, Bills privés.
JAAFFRAY, L'honorable R.—Bibliothèque, Banques, Immigration.
JONES, L'honorable L. Melvin.—Chemins de fer, Banques, Commerce, Divorces.

KERR, L'honorable J. H. (Président).—Bibliothèque, Restaurant.
KING. L'honorable G. G.—Chemins de fer, Bills privés, Agriculture.
KIRCHHOFFER. L'honorable J. N.—Chemins de fer, Divorces, Edifices publics.
LANDRY, L'honorable P.—Ordres permanents, Chemins de fer, Economie Interne, Service civil, Restaurant.
LAVERGNE, L'honorable L.—Débats, Ordres permanents.
LEGRIS, L'honorable J. A.—Impressions, Bills privés.
LOUGHEED, L'honorable J. A.—Banques, Chemins de fer, Divorces, Service Civil, Restaurant.
MACDONALD, L'honorable W. J. (Victoria).—Chemins de fer.
MACDONALD, L'honorable A. A. (I.-P.-E.).—Ordres permanents, Banques.
MACKAY, L'honorable R. (Alma).—Impressions, Banques.
MACKEEN, L'honorable D.—Impersssions, Banques, Economie Interne, Commerce.
MCDONALD, L'honorable W. (Cap Breton).—Banques, Chemins de fer, Economie Interne.
MCGREGOR, L'honorable J. D.—Ordres permanents, Banques, Bills prives, Service Civil.
MCHUGH, L'honorable G.—Bibliothèque, Chemins de fer, Bills privés.
MCKAY, L'honorable T. (Truro).—Ordres permanents, Chemins de fer, Economie Interne.
MCLAREN, L'honorable P.—Chemins de fer, Economie Interne, Edifices publics.
MCMILLAN, L'honorable D.—Banques, Chemins de fer, Restaurant, Hygiène publique.
MCMULLEN, L'honorable James.—Banques, Chemins de fer, Divorces, Immigration.
MCSWEENEY, L'honorable P.—Banques, Economie Interne, Restaurant, Commerce, Edifices publics.
MILLER, L'honorable W. C. P.—Bibliothèque, Economie Interne.
MITCHELL, L'honorable W.—Chemins de fer, Débats, Banques.
MONTPLAISIR, L'honorable H.—Bills privés, Economie Interne.
OWENS, L'honorable W.—Chemins de fer, Economie Interne, Commerce.
POIRIER, L'honorable P.—Bibliothèque, Chemins de fer, Débats.
POWER, L'honorable L. G., C.P.—Bibliothèque, Chemins de fer, Economie Interne, Débats, Service Civil, Ordre permanents.
PRINCE, L'honorable B.—Impressions, Economie Interne, Agriculture.
RATZ, L'honorable V.—Impressions, Bills privés.
RILEY, L'honorable G.—Impressions, Economie Interne, Chemins de fer, Immigration.
ROBERTSON, L'honorable J. E.—Chemins de fer, Restaurant, Hygiène publique.
ROCHE, L'honorable W.—Banques, Service Civil.
ROSS, L'honorable J. H. (Moosejaw).—Edifices publics, Banques, Chemins de fer, Economie Interne.
ROSS, L'honorable W. (Halifax).—Impressions, Bills privés, Banques, Edifices publics.
ROSS, L'honorable sir George W.—Bibliothèque, Banques, Bills privés, Commerce, Débats.
ROY, L'honorable P.—Economie Interne, Débats, Hygiène publique.
SCOTT, L'honorable sir Richard, chevalier.—Banques, Chemins de fer.
SHEHYN, L'honorable J.—Banques, Bills privés.
TALBOT, L'honorable P.—Impressions, Chemins de fer, Agriculture.
TESSIER, L'honorable J.—Ordres permanents, Chemins de fer, Restaurant, Commerce.
THIBAUDEAU, L'honorable A. A.—Banques.
THOMPSON, L'honorable F. P.—Banques, Chemins de fer, Economie Interne.
WATSON, L'honorable R.—Chemins de fer, Economie Interne, Immigration, Restaurant.
WILSON, L'honorable J. H.—Bibliothèque, Economie Interne, Divorces, Hygiène publique.
WOOD, L'honorable J.—Banques, Economie Interne, Divorces.
YEO, L'honorable J.—Ordres permanents, Chemins de fer, Economie Interne.
YOUNG, L'honorable F. M.—Ordres permanents, Chemins de fer, Divorces, Agriculture.

INDEX

DU

QUARANTE-SIXIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DU SÉNAT.

1910-11.

A

C

E

F

G

I

L

M

P

Q

R

S

U

V

W

Y

ANNEXES

AU

QUARANTE-SIXIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DU SÉNAT DU CANADA

TROISIÈME SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

1910-11

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTE LE ROI
1913.

LISTE DES ANNEXES.

N° 1.—Comité spécial composé des honorables messieurs Power, Lougheed, Kichhoffer, Young, Jones, Béique, Bostock, Davis, Douglas, Talbot et Campbell auquel ont été renvoyés les articles 122, 123 et 242 du bill (Q) intitulé: "Loi concernant les grains", pour les prendre en considération et faire rapport; et autorisé à envoyer quérir personnes et papiers, à employer un sténographe pour prendre les témoignages et les faire imprimer.

N° 2.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Matilda Emo pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 3.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Cecil Ernest Freeman pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 4.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Gertrude Maud Grant pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 5.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Ethel May Hornell pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 6.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Mary Hamilton Johnston pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 7.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Lorne Forbes Robertson pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 8.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Maggie Florence Sadler pour divorce *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 9.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Dalton Mabel Stapleton pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 10.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de George Addison Brown pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 11.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Paulina Verena Meyer pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 12.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Robert William Logan pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 13.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Mary Jane Beatty pour Divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 14.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Frances Whittington Truesdell pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 15.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Walter Harvey Kirkland pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 16.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Pauline Winslow Saunderson pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 17.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Nellie Bridgland Morrison pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 18.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Mary Kathleen Crittenden pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 19.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Andrew Lorne Hamilton pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 20.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Hugh Samuel Bell pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 21.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Fanny Mary Healy pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conforment au règlement 135 du Sénat.)*

N° 22.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Violet Jane Dakin pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 23.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Joseph Doust pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 24.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de Gertrude Mary Grantham pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 25.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de William Francis Currie pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

N° 26.—Témoignages et documents produits devant le comité permanent des Divorces, sur la requête de George Mackay Sutherland pour divorce. *(Imprimé pour l'usage exclusif des sénateurs et des membres de la Chambre des Communes, conformément au règlement 135 du Sénat.)*

SÉNAT

BILL (Q) "LOI CONCERNANT LES GRAINS"

PROCÈS-VERBAUX

DES

SÉANCES DU COMITÉ SPÉCIAL

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1913

BILL DES GRAINS

SÉNAT, CHAMBRE 8.

Le comité s'est réuni à 11 heures du matin, le 21 mars 1911, l'honorable M. Jones au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Je désire annoncer aux membres du comité qu'un grand nombre de télégrammes ont été expédiés. Je ne pense pas qu'il me soit nécessaire de les lire, à moins que vous ne le désiriez. Des télégrammes ont été adressés à ceux que les membres du comité ont désignés et qu'ils croyaient intéressés. Des réponses ont été reçues demandant si le comité siégera de jour en jour. Si le comité voulait décider s'il a l'intention de siéger demain et le jour suivant, cela permettrait au greffier du comité de répondre à ces personnes et de les informer à quelle date elles devraient se présenter. Je présume que telle est l'intention, mais je n'ai pas voulu répondre avant de consulter le comité.

Après discussion, l'honorable M. Lougheed a proposé que le comité se réunisse après l'ajournement de la Chambre, cet après-midi. Adopté.

Le PRÉSIDENT.—Il est venu samedi un télégramme signé par M. Bell et se lisant comme suit:—

"La *Winnipeg Grain Exchange* demande de retarder la prise en considération des clauses mentionnées dans votre télégramme en attendant le résultat de la conférence entre la Bourse et les trois associations des producteurs de grains de l'Ouest. Le résultat ne sera connu que mardi prochain".

(Signé) C. N. BELL,
Secrétaire Winnipeg Grain Exchange.

J'ai compris qu'il fallait répondre à cette dépêche. La réponse que j'ai donnée se lit comme suit:—

"La conférence mentionnée ne peut nécessairement être considérée comme intéressant la législature. Le comité se réunira mardi et il espère siéger chaque jour jusqu'à ce que l'enquête soit terminée." Il me semblait que la question de consultation entre la *Winnipeg Grain Exchange* et les associations de l'Ouest ne devait pas nécessairement intéresser le comité, ni la Chambre des communes, ni le Sénat. J'espère que le comité approuvera mon télégramme.

J'ai en mains une lettre de M. George Langley, de Régina, en réponse à une dépêche qui lui fut adressée ou qu'il a reçu par l'entremise d'une association quelconque dont il fait partie. Cette lettre est déposée comme le témoignage qu'il désire soumettre au comité.

L'honorable M. KIRCHHOFFER.—Quelle est sa position?

L'honorable M. YOUNG.—M. Langley est membre de l'exécutif de l'association des producteurs de grains de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT.—S'il plait au comité, je demanderai au greffier de lire cette lettre, et elle sera déposée comme preuve.

ASSEMBLÉ LÉGISLATIVE, SASKATCHEWAN,
RÉGINA, SASKATCHEWAN, 17 mars 1911.

Le sénateur L. M. JONES,
Sénat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre dépêche demandant mon avis au sujet des articles 122, 123 et 242 du bille " Q ", j'ai l'honneur de soumettre ce qui suit:—

Je parle en ma qualité de directeur de l'association des producteurs de grains de Saskatchewan et comme l'un des officiers les plus actifs de l'association; en plusieurs occasions délégué comme l'interprète de l'association sur la question des élévateurs de tête de ligne.

L'article 122 me parait être presque aussi parfait que possible, sauf que, dans le cas où une corporation demande un permis, on n'exige que le nom des officiers, tandis que la clause pénale (242) considère aussi les actionnaires comme ses victimes possibles.

L'article prohibitif (123) est défectueux parce qu'il ne comprend les corporations dans la prohibition, bien que la clause pénale les rende spécifiquement passibles des amendes y mentionnées.

L'article 242, bien que suffisamment rigoureux, tend indubitablement à mettre en vigueur les conditions demandées et désirées par les producteurs de grains de l'Ouest lesquelles, en un mot, sont les suivantes:—

Que le propriétaire, locataire ou exploitant d'un élévateur de tête de ligne ne devrait être qu'entreposeur, et que tout autre intérêt dans les grains devrait le déqualifier.

Mais, bien qu'il en soit ainsi, il doit être évident pour tous qu'il y aura la plus grande difficulté à mettre cet article en vigueur. Il en est spécialement de même pour la partie (*a*) du paragraphe (1), si l'on prend en considération les complications qui accompagnent la formation de corporations industrielles, et le fait que des hommes, et même des femmes, ont des intérêts financiers dans des corporations au sujet de l'administration desquelles ils ne connaissent que peu de chose ou rien.

De plus, le paragraphe 2, par l'imposition de fortes amendes aux employés d'une corporation, qui peuvent être simplement des ouvriers, porte quelque préjudice à l'homme ordinaire du monde, et ceux qui seraient responsables de l'administration de cette loi seraient gênés dans leur action par la pensée de la gravité des résultats. Bien que l'on puisse atteindre de bons résultats de l'action préventive d'une pareille loi, on doit considérer toute loi punitive au point de vue de l'atteinte qu'elle peut avoir par la peine qui en découle.

A part les objections ci-dessus mentionnées, on peut en faire raisonnablement une autre contre l'un des résultats les plus importants qui découlent de l'opération de ces clauses, savoir, le mélange du grain. Jusqu'à ce moment, les cultivateurs se sont énergiquement opposés à permettre le mélange des grains dans les élévateurs de tête de ligne, donnant pour raison la certitude que si l'on permettait le mélange, les grains de différentes classes exportés seraient dépréciés et les prix diminués. L'ouverture du marché des Etats-Unis aux grains du Canada apportera des conditions entièrement nouvelles, et le mélange des grains peut devenir nécessaire dans l'intérêt du cultivateur plus que tout autre.

Je désire simplement signaler le fait au comité et ne veux pas examiner le point à fond, car une discussion serait prématurée; mais je puis déclarer que dans les centres à grains des Etats-Unis, avec des conditions semblables à ce que seront les nôtres lorsque l'arrangement de réciprocité entrera en vigueur, les élévateurs pour mélanger les grains sont non seulement permis, mais considérés comme nécessaires.

Sur toute la ligne, ces élévateurs sont désignés sous le nom d'élévateurs privés de tête de ligne; et tout en admettant qu'il est difficile d'édicter une loi pour répondre à une condition de choses n'existant aps encore, je suggérerais que dans le bill soumis à l'examen, partout où sont employés les mots élévateurs de tête de ligne, ils soient

précédés du mot "publics", de manière à se lire comme suit: "Elévateurs publics de tête de ligne".

Respectueusement vôtre,

(Signé) GEORGE LANGLEY.

Le PRÉSIDENT.—J'ai reçu de l'Ouest deux autres lettres que je prierai le greffier de lire, et elles pourront être déposées comme preuve.

DAVIDSON & SMITH, MARCHANDS DE GRAINS,

Elévateur de nettoyage,
Spécialité: mise en sacs.

FORT-WILLIAM, 18 mars 1911.

Le sénateur L. MELVIN JONES,
Président du comité spécial,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir eu l'obligeance de nous télégraphier que nous pouvions donner notre avis sur le bill "Q", "Loi concernant les grains".

Si les articles 122, 123 et 242 sont adoptés sous leur forme actuelle, notre industrie sera complètement ruinée.

Dans notre cas, particulièrement, nous ne sommes en aucune manière dans la même position que les exploitants d'élévateurs de tête de ligne, expression appliquée aux élévateurs des ports des lacs, parce que nous sommes installés sur une voie de garage. Nous ne pouvons charger directement dans les bateaux. Il nous faut charger le grain dans des wagons et l'expédier à un élévateur de tête de ligne, ou au moins à un élévateur qui peut charger dans les bateaux et, à tous égards, nous sommes dans la même position que tout élévateur régional, seulement que le transport n'est pas aussi long.

Notre maison s'occupe strictement du nettoyage du grain et nous en faisons une spécialité. Nous avons des machines spéciales que ne possède pas l'élévateur de ligne à la tête des lacs, et nous sommes en position de traiter avantageusement une portion des grains qui arrivent à ces ports, ce que ne pourrait faire les élévateurs de tête de ligne. Par exemple, dans le cas d'un wagon arrivant ici chargé de grain classé par l'inspecteur du gouvernement, à Winnipeg, comme "blé rejeté et avoine mêlés" le grain ne peut être séparé dans un élévateur de tête de ligne ici; mais nous pouvons le transporter dans notre établissement et, après le néttoyage, en tirer, disons, un demi-wagon de blé n° 3, et classer l'avoine 2 p.c. Ces deux classes séparées peuvent se vendre partout, mais lorsqu'elles sont mêlées, elles ne peuvent être vendues à un prix approchant leur valeur.

Trois ans avant le commencement de la concurrence, à Winnipeg, pour le grain de cette nature, d'après les statistiques, nous avons acheté de grandes quantités de blé 2-3 à 14 cents le boisseau, classe régulière, tandis que maintenant la limite n'est que de 6 et 7 cents; ce qui indique que des maisons semblables à la nôtre font avec le producteur 7 cents par boisseau de plus qu'elles n'obtiendraient, et qu'elles obtiendront, si l'on ne nous permet pas d'exercer notre industrie.

Nous n'avons jamais reçu dans notre élévateur un seul wagon de grain sans l'avoir payé et en avoir fait notre propriété, et nous prétendons que tant qu'il est notre propriété personnelle, nous pouvons le traiter de la manière la plus avantageuse possible.

Nous comprenons qu'une résolution est adressée à sir Richard Cartwright et M. James Conmee, relativement aux articles de la loi que vous mentionnez; nous l'approuvons entièrement. Une délégation partira d'ici plus tard pour discuter la question personnellement; nous nommerons sans doute quelqu'un pour nous représenter. Nous regrettons de dire que notre M. Davidson est indisposé; autrement, il se serait joint à la délégation

Très sincèrement vôtre,

DAVIDSON ET SMITH,

Par J. R. Smith.

D. W. Black, président. W. D. Muirhead, sec.-trés.

Bureau de Fort-William. Bourse des grains, Winnipeg.

BLACK & MUIRHEAD, Ltd., marchands de grains et commissionnaires, membres de la Bourse des grains de Winniqeg.—Spécialité: avoine en sacs.

FORT-WILLIAM, ONT., 18 mars 1911.

L'honorable L. MELVIN JONES,
Président du comité des grains du Sénat,
Chambre des communes,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Veuillez accepter nos meilleurs remerciements pour votre télégramme du 16, relativement à l'investigation au sujet des articles 122, 123 et 242 du bill "Q".

Je regrette extrêmement qu'une affaire importante exige mon attention personnelle à Fort-William pour plusieurs jours à venir; mais j'espère aller à Ottawa très prochainement ou, s'il m'est impossible de le faire, je serai représenté par d'autres marchands de grain.

Je puis dire, pour votre information, que ma compagnie exerce un commerce général de grains. Nous avons un élévateur à Fort-William pour le traitement du grain, de notre grain seulement.

Nous n'avons jamais eu un boisseau de grain dans notre établissement qui n'ait pas été acheté et payé. Notre élévateur n'est nullement aménagé pour les opérations d'élévateur de tête de ligne, vu que nous n'avons pas d'espace pour l'entreposage. Tous les compartiments sont utilisés pour les nettoyeurs, les séparateurs, les coupeuses, sècheuses, etc., etc., l'établissement étant essentiellement un élévateur de traitement.

Bien qu'il en soit ainsi et que le gouvernement le reconnaisse, comme il n'y a pas dans la loi d'autres dispositions que celles qui s'appliquent aux élévateurs publics de tête de ligne à Fort-William, nous avons été classés comme exploitants d'un élévateur public de tête de ligne, et nous sommes soumis à toutes les restrictions imposées par la loi aux élévateurs publics de tête de ligne qui traitent le grain du public.

Cela semblerait être une grande injustice. Nous considérons que puisque nous sommes les propriétaires du grain qui entre à l'élévateur, il devrait nous être permis d'en faire ce que nous voulons, sans restriction, et, lorsque nous l'avons traité dans nos machines et rendu vendable, nous être permis de le charger, d'en demander l'inspection et le faire classer absolument d'après sa valeur.

S'il était établi que l'article 122 s'applique à un élévateur privé qui traite le grain de particuliers, cela nous serait d'un grand avantage ici et à Port-Arthur, et nous permettrait aussi de payer aux cultivateurs ou propriétaires de l'Ouest un prix plus élevé pour le blé de classe inférieure et le blé non classé.

L'article 123 nous parraît être celui qui soulève le plus d'objections en permettant au meunier de faire légalement un commerce qui serait criminel s'il était exercé par nous.

Nous sommes marchands de grains et n'avons pas le désir d'opérer un élévateur public de tête de ligne; de fait, nous n'avons pas l'espace nécessaire pour le faire. Mais comme la loi ne contient pas de disposition pour des élévateurs comme le nôtre, nous sommes classés comme élévateurs public de tête de ligne. Etant marchands de grains, comme je l'ai dit ci-dessus, nous sommes, en vertu de l'article 242, passibles d'amendes excessivement lourdes qui nous parissent sévères au delà de toute raison et tout sens commun.

Si la loi était mise en vigueur dans sa forme actuelle, notre industrie serait déclarée illégale. Nous ne pouvons exercer notre industrie particulière sans avoir un

élévateur comme le nôtre. D'après la loi, nous ne pourrions exploiter l'élévateur et faire le commerce du grain; et comme l'élévateur lui-même est inutile comme élévateur public de tête de ligne, nous serions forcés de fermer nos portes.

Je comprends que notre chambre de commerce a pris ces articles sous sa considération et qu'elle envoie à Ottawa une délégation pour discuter le point avec vous. Si je constate qu'il m'est impossible de me joindre à elle, j'ai l'espérance d'induire M. J. P. Jones, exploiteur délévateur et marchand de grain d'expérience, à aller vous voir en notre nom pour vous expliquer en détail la position que nous occupons dans le commerce.

Si je puis vous donner d'autres détails à l'égard des conditions existantes à Fort-William et Port-Arthur, veuillez m'en informer.

Bien à vous,

BLACK & MUIRHEAD, Ltée.

D. W. BLACK,

Président.

Le PRÉSIDENT.—Avec l'approbation du comité, je suggérerais que, en tant que cela est convenablement possible, ceux qui devraient être entendus d'abord sont ceux qui n'approuvent pas les trois articles de ce bill que nous avons sous considération. Je suis persuadé que quelques-uns de ceux qui viennent devant le comité approuvent les résolutions. Les résolutions devant nous sont celles soumises par le gouvernement à la considération du Sénat. Il m'a semblé que nous arriverions plus vite à établir les différences d'avis si nous entendions d'abord les personnes qui s'opposent à ces articles.

Je désirerais appeler l'attention des personnes présentes, qui désirent s'adresser au comité, sur le fait que les instructions données à ce dernier sont de restreindre l'enquête aux trois articles 122, 123 et 124, et que nous ne devons pas—et nous ne voulons pas—aller au delà de ces articles, sauf que l'on peut toucher certaines parties de la loi s'y rattachant. Comme les témoignages seront publiés pour l'utilité des membres des deux chambres, et qu'ils seront lus par eux, tous conviendront, avec le comité, qu'il est de l'intérêt général de présenter leur manière de voir sous une forme aussi concise que possible et d'éliminer tous les faits qui ne peuvent conduire à une conclusion directe. Si les témoignages n'étaient pas pris à la sténographie on pourrait dire des paroles qui seraient de nature à influencer le comité, mais qui n'auront aucune influence sur les membres de l'une ou l'autre chambre lorsqu'elles seront imprimées. Bien que le comité n'ait pas l'intention de priver qui que ce soit du temps et de l'occasion d'exposer pleinement ses vues, on se rendra compte qu'il est de l'intérêt général, pour arriver à une conclusion directe, d'éléminer toute discussion qui n'aurait pas trait directement aux trois articles de la loi que nous avons à étudier. Je demanderai aux personnes présentes qui n'approuvent pas les articles mentionnés de vouloir bien exposer leurs vues au comité.

WALTER D. DOUGLAS, Minneapolis, Minnesota:—

Monsieur le président et messieurs:—

Permettezmoi d'abord de déclarer que je ne suis pas un exploitant expérimenté d'élévateur de grain, ou marchand de grain, bien que je connaisse bien ce commerce généralement. Je parle comme partie intéressée. Ceux que je représente sont les propriétaires de la *Canadian Elevator Company*, de la *Northern Elevator Company*, de la *Winnipeg Elevator Company*, de l'*Empire Compa-ny* et de la *Thunder Bay Elevator Company*. Mon but est de présenter nos vues sur l'effet que le paragraphe 1 de l'article 123 et le paragraphe (*a*) de l'article 242 du bill "Q" du Sénat auront sur les placements dans les opérations sur les grains.

L'honorable M. POWER.—Si je saisis bien, M. Douglas représente des compagnies propriétaires d'élévateurs de tête de ligne et d'élévateurs régionaux.

M. DOUGLAS.—Oui.

L'honorable M. DAVIS.—Les élévateurs dont vous parlez sont des élévateurs de tête de ligne?

M. DOUGLAS.—Non. Je représente cinq compagnies. Trois d'entre elles possèdent des élévateurs régionaux, et deux des élévateurs de tête de ligne. Je reviendrai là-dessus plus tard. Qu'il me soit d'abord permis d'expliquer pour quelles raisons nous faisons des placements dans ce pays. Les hommes dont je parle sont au nombre six; deux Canadiens, un Anglais, et trois Américains, demeurant tous aux Etats-Unis au commencement de l'entreprise et intéressés de quelque manière en ce pays dans le commerce du grain. Habitants de Chicago et de Minneapolis, nous étions naturellement familiers avec la croissance du Nord-Ouest canadien, et, après la dépression financière de 1886, quand nous avons constaté que nos intérêts immobiliers aux Etats-Unis étaient menacés par l'agitation politique de l'époque, j'avais la conviction, partagée par mes associés, que le placement de fonds sous le gouvernement canadien serait sage et absolument à l'abri des dangers qui semblaient alors nous menacer. Comme résultat, nous avons fait des placements, individuellement et conjointement, au Canada, en propriétés immobilières, commerce du bois, ets., en plus de nos opérations sur les grains. Je fais en conséquence remarquer que cette mesure de notre part ne résultait pas seulement des occasions offertes, car nous avions des champs nombreux dans notre propre pays, mais que la raison majeure était de placer partie de nos fonds dans ce pays et sous la protcetion de ses lois. Les placements faits de la sorte ont été augmentés les années suivantes, et ils représentent aujourd'hui quelques millions de dollars. L'établissement des élévateurs de grain date de 1902. La compagnie dite *Canadian Elevator* a été organisée à cette époque, et elle a toujours grandi en importance. Elle a construit de nouveaux élévateurs, a acquis ceux déjà construits, a fait les opérations de la compagnie, jusqu'à ce qu'elle arrivât à posséder au delà de trois cents élévateurs régionaux, représentant un placement de plus de deux millions de dollars. Lorsque quelqu'un construit un élévateur régional, son placement devient immobilisé; il ne peut transporter ce placement dans quelqu'autre ville, comme un stock d'épicerie, de bois ou d'instruments, au cas où la concurrence devient vive ou si son placement paraît imprudent; mais il doit chercher à obtenir la rentrée de ses fonds en établissant un commerce tributaire. Nous nous trouvons donc, en une certaine manière, citoyens de trois cents villes différentes, au moins jusqu'à concurrence du montant que nous y avons placé, et tous nos intérêts dépendent de la prospérité de ces villes. Il y a deux manières d'exercer l'industrie du grain: l'une par un système d'acheteurs indépendants, de commissionnaires, d'élévateurs de tête de ligne et de voituriers, l'autre par la création d'un intérêt entre le cultivateur et le meunier ou l'exportateur.

D'après le premier système, le cultivateur n'est plus intéressé lorsque son grain est vendu à la campagne; l'acheteur à l'élévateur régional, lorsque le grain est chargé sur un wagon et qu'une traite est faite sur la maison de commission à Winnipeg; le commissionnaire, lorsqu'il a terminé sa vente et réalisé sa commission; le meunier, lorsqu'il a conclu le marché au prix le plus satisfaisant que celui, non intéressé financièrement dans le grain, veut accepter pour assurer sa commission; l'exploitant de l'élévateur de tête de ligne (s'il n'est propriétaire du grain) lorsqu'il a pris et chargé le grain, et reçu ses frais d'emmagasinage et de maniement; l'explorateur, lorsqu'il a déposé sa marchandise à l'étranger, et le voiturier lorsqu'il a reçu le prix de son fret.

Veuillez remarquer que les seules parties qui ont un placement permanent, dépendant sur le grain seulement, sont les propriétaires des élévateurs régionaux et de tête de ligne.

La seconde méthode d'exercer l'industrie du grain, celle que nous avons adoptée, consiste à acheter du cultivateur et à faire le placement sur le grain soit dans l'élévateur régional ou dans l'élévateur de tête de ligne jusqu'à ce qu'il soit finalement vendu au meunier pour l'usage, ou à l'exportateur pour l'expédition. Croyant que, au point de vue économique, cette méthode est juste, nous avons construit deux élévateurs de

tête de ligne—l'un, l'élévateur *Empire* à Fort-William, l'autre l'élévateur Baie-du-Tonnerre, à Port-Arthur.

Bien que la raison principale de la construction de ces élévateurs fut l'adoption de la deuxième méthode pour l'exercice de l'industrie, il y en avait d'autres. Lorsque l'élévateur *Empire* fut construit, presque toute la construction à Fort-William était de bois, et, à notre avis, la capacité totale de l'élévateur en cet endroit était insuffisante pour emmagasiner dans les meilleures conditions les récoltes en perspective du Nord-Ouest. De plus, il n'y avait aucun système pour l'enregistrement du grain dans les élévateurs de tête de ligne. En conséquence, la construction de nos élévateurs nous mit en position d'emmagasiner notre propre grain dans nos propres compartiments à l'épreuve du feu, et de le porter jusqu'à ce qu'il fut mis sur le marché, en payant à nos propres élévateurs les frais payables aux élévateurs de tête de ligne.

Cependant, en vertu de la Loi des grains, telle qu'elle est en vigueur actuellement, nous sommes obligés d'obtenir des patentes pour exploiter ces élévateurs de tête de ligne comme élévateurs publics, et bien que probablement 85 pour cent du grain qui vient à ces élévateurs soient notre propriété, acheté des cultivateurs à la campagne et payé au comptant, nous en faisons commerce, tout comme du 15 pour cent ne nous appartenant pas, sous la surveillance du gouvernement.

La condition actuelle des compagnies que je représente est donc comme suit:—

La *Canadian Elevator Company,* la *Northern Elevator Company,* la *Winnipeg Elevator Company* possèdent au delà de trois cents élévateurs d'où provient le grain. Elles possèdent chacune un quart des actions de l'*Empire Elevator Company* et de la *Thunder Bay Elevator Company,* l'autre quart étant la propriété de la *Dominion Elevator Company.*

L'Empire et la *Thunder Bay Elevator Companies* possèdent chacune des élévateurs de tête de ligne, l'un à Fort-William et l'autre à Port-Arthur. Des obligations au montant de $775,000 ont été émises contre ces deux élévateurs de tête de ligne; sur cette somme, $250,000, avec intérêt, ont été garantis par les quatre compagnies d'élévateurs régionaux, qui possèdent les actions. Chacune des compagnies mentionnées a une charte du gouvernement fédéral, lui donnant les pouvoirs en vertu desquels sont faites les opérations.

Les compagnies d'élévateurs de tête de ligne ne sont que des garde-magasins, qui n'achètent ni ne vendent le grain, et qui exercent leurs opérations séparément des élévateurs régionaux.

Les obligations ont toutes été vendues, quelques-unes en Canada, quelques-unes en Angleterre, et la plupart aux Etats-Unis.

Le placement permanent total des diverses compagnies est de plus de trois millions de dollars, et les opérations exigent en certains temps un capital liquide additionnel, qui atteint souvent cinq millions de dollars.

Vous pouvez donc voir quelle sera la portée de la loi projetée. Toute personne engagée dans le commerce du grain au Canada ou ailleurs devient criminellement passible si elle est intéressée, même indirectement, dans le capital ou les obligations de ces compagnies d'élévateurs de tête de ligne; et ceux que je représente deviennent maintenant criminellement responsables par l'exercice des opérations mêmes autorisées par la charte de leurs diverses compagnies.

Je suis informé qu'il y a actuellement à Liverpool des marchands de grain qui possèdent des actions dans des compagnies d'élévateurs de tête de ligne. Ces personnes sont aussi passibles de l'amende imposée par la présente loi.

Quelle serait alors notre alternative? D'abord, vendre et céder tous les intérêts dans le grain que nous avons maintenant, en Canada ou ailleurs—ce qui, vous devez l'admettre, n'est pas raisonnable—afin de conserver nos intérêts dans les élévateurs de tête de ligne; ou, en second lieu, vendre nos intérêts dans les élévateurs de tête de ligne.

Mais comment pouvons-nous faire cela? La loi qui nos force à vendre nous empêche en même temps de trouver un acheteur, car nul ne peut le devenir légalement s'il est intéressé dans la vente de grain.

Les résultats désastreux pour les droits de propriété et les intérêts acquis n'ont certainement pas été pris en considération lors de la rédaction de ces articles. Je ne puis croire que les mots " nous protestons " soient nécessaires. Si je suis dans l'erreur, nous avions sûrement une idée fausse de la justice canadienne lorsque nous avons placé nos fonds en ce pays.

L'honorable M. POWER.—La Chambre s'est formée en comité général sur ce bill et, lorsque nous en sommes venus à ces articles, nous les avons jugés un peu sévères. Notre but est de chercher s'il est possible de les remplacer par d'autres mesures qui n'auraient pas le même effet. M. Douglas et ses amis sont ici depuis longtemps. Ils ont eu l'occasion d'examiner le bill et de l'étudier, et je crois qu'il serait très utile au comité de savoir quels amendements ces messieurs entendent faire à la loi. Ils doivent certainement avoir étudié la question et mis par écrit les modifications qu'ils proposent Je crois qu'il serait très désirable que ces amendements soient déposés devant le comité.

M. DOUGLAS.—Je demanderai à M. Searle, l'un de notre parti qui donnera son témoignage plus tard, d'exposer au comité ses vues en cette matière. Nous avons pensé qu'il serait mieux que la question fut discutée par chacun de nous séparément, si cela est satisfaisant.

Le PRÉSIDENT.—M. Douglas est l'un des quatre ou cinq messieurs qui représentent cet intérêt fixe de trois millions de dollars. Quelques-uns de ceux qui le suivront traiteront des détails dont vous parlez.

L'honorable M. POWER.—Ce n'est pas un détail. C'est le principal objet de la nomination du comité; et je pense qu'il est du devoir de ces messieurs, dans un sens, de soumettre par écrit au comité les amendements qui, à leur avis, porteront remède aux vices de la présente loi.

M. DOUGLAS.—Comme je l'ai dit d'abord, je ne suis pas un exploitant d'élévateurs ni un marchand de grain expérimenté, et je n'ai parlé qu'au point de vue mes placements de fonds. Je préfèrerais que l'un de nous, plus familier avec la question, exprimât les vues que nous partageons tous.

L'honorable M. POWER.—J'espère qu'il soumettra un amendement au comité.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que la suggestion est bonne. Nous ne demandons pas que ceux intéressés dans l'industrie du grain fassent les amendements, mais nous serions heureux de leur voir soumettre des suggestions qui, bien entendu, seront prises en soigneuse considération, et le comité recommandera les amendements qui, dans les circonstances, sont, à son avis, désirables.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Si je vous ai bien compris, vous avez dit que votre compagnie est intéressée dans deux élévateurs de tête de ligne?—R. Oui.

Q. L'*Empire* et la *Thunder Bay?*—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas d'intérêts dans d'autres élévateurs de tête de ligne?—R. Non.

Q. Je veux dire que les compagnies dont vous parlez n'ont pas d'intérêts dans aucun autre élévateur?—R. Pas d'intérêts dans aucun autre élévateur.

Q. Vous dites que vous aviez 300 élévateurs dans l'Ouest. Combien en avez-vous vendus au gouvernement du Manitoba?—R. Il y en avait, originairement, environ 320. Je ne puis dire le chiffre exact, mais le gouvernement du Manitoba en a pris probablement 55.

Q. Où sont les autres?—R. Dans le Manitoba et la Saskatchewan, le long des lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Le gouvernement du Manitoba n'a-t-il pas pris tous ceux qui étaient dans le Manitoba?—R. Non.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous n'avez aucun rapport avec la compagnie qui exploite les élévateurs de tête de ligne du Canadien-Nord?—R. Non, monsieur.
Q. Aucun?—R. Aucun.

Par le président:

Q. Le gouvernement du Manitoba, en prenant quelques-uns de vos élévateurs dans la province, était-il, en tant que vous le savez, influencé par la question de concurrence aux différents endroits où vous aviez des élévateurs?—R. Je ne pense pas.

Par l'honorable M. Kirchoffer:

Q. Quel pouvait être vraisemblablement le motif de l'achat de certains élévateurs et non des autres? Quelle raison pouvez-vous donner pour laquelle le gouvernement du Manitoba n'a pas pris tous les élévateurs?—R. Mon idée est que le gouvernement du Manitoba a reçu des pétitions de la part des cultivateurs et d'autres personnes intéressées dans le commerce du grain de certains districts, demandant l'achat d'élévateurs dans ces endroits. Sur ce, le gouvernement a agi et, comme règle, a acheté tous les élévateurs dans une ville de ce district.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les charges exigées dans les élévateurs de tête de ligne sont généralement pour payer tous les frais, l'intérêt, etc., à propos de l'élévateur, n'est-ce pas? Sur le grain qui passe par l'élévateur, il y a des impôts suffisants pour payer les frais d'exploitation, l'intérêt sur le placement, la dépréciation, etc.?—R. Cela dépend de la quantité de grain qui passe par l'élévateur.

Q. Prétendez-vous que vous comptez réaliser avec votre élévateur régional partie des bénéfices de l'exploitation de l'élévateur de tête de ligne, ou les élévateurs régionaux se reposeront-ils sur leurs opérations, de même que les élévateurs de tête de ligne?—R. Oui, ils le font.

Q. En supposant que l'élévateur fasse des recettes suffisantes pour payer l'intérêt, tous les frais et le reste, commènt peut-il y avoir perte de propriété ou dépréciation de valeur?—R. En vertu de cette loi, nous sommes obligés de céder à d'autres ces élévateurs de tête de ligne, parce que nous sommes déjà intéressés dans le commerce de grain.

Q. Auriez-vous quelque difficulté à céder ces élévateurs?—R. Il faudrait les vendre à quelqu'un qui n'est pas intéressé dans le commerce de grain.

Q. Si l'on peut établir que c'est une industrie payante, quel serait l'empêchement pour qui que ce soit dans le pays d'y faire un placement, à part ceux qui font le commerce de grain?—R. Je crois que vous trouveriez qu'il est difficile de vendre des élévateurs de tête de ligne à quelqu'un qui ne connaît rien de l'industrie.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Je suppose qu'il y a deux choses à considérer: qu'il serait défendu aux acheteurs d'avoir rien à faire avec le commerce de grain, ou d'être intéressés dans les élévateurs régionaux?—R. Oui.

Q. Quel serait l'effet sur l'achat d'un élévateur de cette nature en vertu de la présente loi? Elle donne pratiquement au gouvernement le contrôle absolu de l'élévateur, ainsi que le pouvoir d'en prendre possession et de l'exploiter. Vu ce fait, serait-il possible de trouver un acheteur des intérêts que vous êtes forcés de vendre?—R. Je ne crois pas.

Par l'honorable M. Davis:

Q. D'après votre déclaration, il n'y a qu'une classe de personnes qui ne pourraient s'occuper de cette industrie, et ce sont ceux qui en sont empêchés par la loi?—R. Je ne pense pas que vous puissiez trouver une personne, ou un groupe de personnes, qui placerait un million de dollars dans une industrie dont elle ne connaît rien; et si elle tentait de se renseigner à ce sujet, il lui serait interdit de garder ce placement—

Q. Lorsque vous avez placé vos fonds dans la construction d'élévateurs de tête de ligne, vous comptiez pouvoir étendre vos opérations par tout le pays?—R. Absolument, comme je l'ai expliqué, d'après notre idée de la méthode de faire le commerce de grain—les deux systèmes devraient aller ensemble. C'est l'expérience de toutes les institutions de grain aux Etats-Unis, pratiquement.

Q. Connaissez-vous un élévateur exploité avec succès, qui ne soit pas relié avec un élévateur dans l'intérieur?—R. Je ne connais pas d'élévateur de tête de ligne qui n'est pas relié à une ligne de maisons de grain dans l'intérieur des Etas-Unis.

Q. Y a-t-il, à Fort-William, quelque élévateur de ligne en opération qui n'est pas relié à d'autres maisons?—R. Aucun, sauf les élévateurs du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il n'existe pas d'élévateur de tête de ligne, possédé par des particuliers, sans une ligne régionale.

Par le président:

Q. Les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur sont la propriété ou sous le contrôle soit de la compagnie de chemin de fer ou de personnes intéressées dans le commerce du grain?—R. Oui.

Par l'honorable M. Young:

Q. L'élévateur régional et l'élévateur de tête de ligne?—R. Oui.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Les élévateurs de tête de ligne que vous avez exploités ont pu payer un dividende tant que vous avez été en possession?—R. Je crois qu'ils ont payé un dividende chaque année.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Cela est dû en grande partie au fait que vous y avez envoyé 85 pour cent de grain?—R. Oui.

Q. Plus vous envoyez de grain aux élévateurs, le mieux pour eux?—R. Oui.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Il y a eu des infractions à la loi existante à propos de ces élévateurs; cela est-il arrivé dans votre cas?—R. Oui, nous en avons été accusés.

Q. Désirez-vous dire la nature du cas au comité ou que l'un de vos confères le fasse?—R. Je préfèrerais que le cas fut exposé par un autre d'entre nous, qui connaît mieux le fait.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous placez vos fonds tout simplement, vous n'exploitez pas?—R. Exactement.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Jusqu'à présent vous aviez le contrôle de vos propres taux, je suppose?—R. Ils sont contrôlés par le gouvernement.

Q. Le gouvernement est-il jamais intervenu dans la fixation des taux?—R. Pas à ma connaissance; il peut l'avoir fait.

Q. Cette loi propose de donner une plus grande discrétion au gouvernement dans la fixation des taux?—R. Oui.

Q. Cela serait aussi, je suppose, un élément ou un facteur dans la tentative de vendre des élévateurs de tête de ligne,—le fait que l'acheteur ne pourrait pas contrôler la fixation des taux?—R. Indubitablement.

Q. Et ainsi, déterminer les projets qu'il peut faire?—R. Oui.

Q. C'est introduire une quantité inconnue, pour ainsi dire, dans l'exploitation de l'élévateur?—R. Oui.

Par le président:

Q. Celui qui acheterait de vous un élévateur, pour établir s'il a fait ou non de l'argent, dépendrait de l'action du gouvernement et de la quantité de grain que l'on offrirait de déposer dans son élévateur?—R. Oui, le gouvernement règle les taux.

Q. Il n'aurait aucun contrôle, ni dans un cas ni dans l'autre?—R. Le gouvernement fixe les taux, et le public détermine la quantité de grain emmagasiné.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. De sorte que l'acheteur ne pourrait possiblement savoir s'il pourrait réaliser des bénéfices avec son élévateur, ou non?—R. Non, certainement non.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Ne saviez-vous pas qu'il existait certains règlements du gouvernement, avant de construire les élévateurs?—R. Oui.

Q. Et que vous étiez soumis à ces règlements?—R. Oui.

Q. Et, néanmoins, vous avez construit les élévateurs?—R. Nous savions que nous avions une grande quantité de grain à emmagasiner.

Q. Les mêmes conditions s'appliqueraient à l'époque à laquelle vous avez construit l'élévateur que vous mentionnez maintenant?—R. Non.

Q. Pourquoi?—R. Parce que, en vertu de l'ancienne loi, nous pouvions posséder les élévateurs régionaux qui fournissaient aux élévateurs de tête de ligne le grain sur lequel se faisaient ces charges.

Q. Vous compreniez que les élévateurs de tête de ligne étaient, jusqu'à un certain point, sous le contrôle du gouvernement?—R. Oui.

Q. Et que les règlements étaient sujets à être changés en tout temps?—R. Oui.

Q. Pour les charges que vous pouviez imposer sur le grain emmagasiné, et pour toute autre chose à ce sujet?—R. Oui.

Q. Et, néanmoins, vous avez fait le placement?—R. Oui.

Q. Et vous saviez que les lois étaient sujettes à être changées?—R. Oui.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Le sentiment parmi les producteurs de grain dans tout le Nord-Ouest est certainement très prononcé sur cette question; ils ont pratiquement demandé l'une de deux choses—l'adoption de ces articles ou la possession par le gouvernement des élévateurs de tête de ligne. Or, si le gouvernement expropriait les élévateurs de tête de ligne et les exploitait lui-même, cela vous sauverait de la perte dont vous parlez?—R. Oui; si le gouvernement décidait de se porter acquéreur de nos intérêts dans les élévateurs en Canada, nous serions prêts à traiter avec lui en aucun temps.

Par l'honorable M. Kirchhoffer:

Q. Vous devriez le faire ou vous retirer des affaires?—R. Oui.

Frank B. Wells, de Minneapolis, a comparu devant le comité.

Par le président:

Q. Représentez-vous les mêmes intérêts que ce monsieur que vous venez d'entendre? R. Non, je représente un autre groupe d'intéressés, la compagnie F. H. Peavey. J'ai préparé un état que je vais lire au comité.

L'honorable L. Melvin Jones,
Président du comité spécial du Sénat, Bill "Q",
Ottawa, Ont.

Le soussigné, en sa qualité d'actionnaire, directeur et officier exécutif de F. H. Peavey et compagnie, corporation détenant les actions de diverses corporations industrielles, de grain et d'élévateurs, établis aux Etats-Unis et au Canada, proteste respectueusement par les présentes contre l'adoption du bill "Q" du Sénat, "Loi des grains du Canada, 1911", dans sa forme actuelle. Mes objections ne s'appliquent qu'aux articles 123, paragraphe 1, et 242, paragraphe (a), parce qu'ils sont trop sévères et enlèvent les droits acquis.

Pendant plusieurs années, la corporation que je représente a eu des relations d'affaires suivies et cordiales avec plusieurs des institutions financières les plus considérables du Canada, et c'est à leur suggestion et à leur demande, aussi bien qu'à la suite de notre propre appréciation de l'avenir du Nord-Ouest canadien comme pays producteur de grain, que nous avons fait nos premiers placements dans l'industrie des élévateurs au Canada. Il y a douze ans, lorsque nous avons visité le Nord-Ouest canadien pour la première fois, les propriétaires de plusieurs des élévateurs régionaux les plus considérables offraient leur propriété en vente, croyant évidemment que l'industrie, telle qu'alors exercée, avait passé sa période la plus avantageuse. Nous décidâmes alors de différer tout placement en attendant des développements ultérieurs dans le commerce de grain au Canada. Plus tard, notre attention fut attirée sur les occasions offertes de placement dans le territoire qui s'ouvrait alors rapidement par la construction du chemin de fer *Canadian-Northern*, vu que cette nouvelle région était insuffisamment fournie d'élévateurs régionaux, et que plusieurs sections n'avaient pas de marchés où le producteur pouvait disposer de son grain.

Les fonctionnaires du chemin de fer *Canadian-Northen* étaient extrêmement anxieux d'intéresser les marchands de grain dans la construction d'élévateurs à des endroits du pays le long de leur ligne; et il était évidemment nécessaire qu'il fallait pouvoir disposer d'un fort capital, si des élévateurs devaient être construits et des marchés à grain établis par tout le vaste territoire qu'ils ouvraient avec une rapidité sans précédent.

Après une soigneuse exploration de la région traversée par le chemin de fer *Canadian-Northern*, nous informâmes les fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer que nous étions prêts à commencer les travaux et à garantir la construction d'un certain nombre d'élévateurs régionaux dans un délai donné, pourvu que nous puissions obtenir, par bail, le contrôle des élévateurs du *Canadian-Northern* à Port-Arthur. Un bail fut finalement conclu dans ces termes.

Vous noterez que notre placement entier à des points régionaux fut basé sur le contrôle des élévateurs de tête de ligne, et cela pour la raison que, aux Etats-Unis, il nous a été démontré, à plusieurs reprises, que dans l'évolution de l'industrie des élévateurs, tôt ou tard, il devient nécessaire d'exploiter des grands élévateurs régionaux conjointement avec les élévateurs de tête de ligne, tout comme les facilités de tête de ligne sont désifables et, même, presque nécessaire pour l'opération économique d'un chemin de fer. Jusqu'à date nous avons placé dans des élévateurs régionaux, le long de la ligne du chemin de fer *Canadian-Northern* seulement, environ trois quarts d'un million de dollars, et nos plans étaient pour la construction d'élévateurs en nouveau territoire aussi rapidement qu'il était ouvert par les lignes d'embranchement du *Canadian-Northern*. Si, cependant, nous sommes empêchés, par la loi, de détenir des actions tant dans les élévateurs régionaux que dans les élévateurs de tête de ligne, nous ne nous soucions pas d'augmenter notre placement fixe aux points régionaux. Nos compagnies canadiennes opèrent en vertu de chartes accordées par le gouvernement fédéral, aux termes desquelles elles sont spécialement autorisées à acheter et à vendre du grain, à acheter, construire ou louer des élévateurs tant aux points régionaux qu'aux points de tête de ligne, à exploiter ces élévateurs, etc., etc., et les pouvoirs accordés par ces chartes n'ont jamais été outrepassés.

Non seulement notre placement fixe en Canada a augmenté avec une grande rapidité pendant les cinq dernières années, mais à cause de notre responsabilité financière bien connue et de notre longue expérience comme marchands de grain et gardes-magasins, nous avons pu étendre le crédit à nos corporations canadiennes, ce qui leur a permis d'aider matériellement l'achat et la vente des récoltes de grain dans le territoire qu'elles desservent.

Dans bien des cas, la construction que nous avons faite d'élévateurs régionaux jusqu'à cette date a été d'une nature préparatoire; quelquefois les élévateurs ont été cons truits avant la mise en service du chemin de fer, donnant ainsi au cultivateur un marché pour son grain; en faisant ces développements, nous avons naturellement dû compter sur le profit futur plutôt que sur le profit immédiat.

Il faudrait observer que, dans une région nouvelle, les cultivateurs vendent généralement la majeure partie de leurs récoltes pendant une période de trois mois à l'automne; pour cette raison, il est particulièrement nécessaire que, dans ces endroits, des élévateurs soient fournis sans délai.

Si le bill " Q " du Sénat, dans sa forme actuelle, entrait en vigueur, la valeur de nos placements au Canada serait de suite sérieusement diminuée, et, en notre qualité d'actionnaires tant dans les élévateurs régionaux que dans les élévateurs de tête de ligne, nous serions sujets à une poursuite criminelle en vertu de la loi, nonobstant le fait que les corporations dans lesquelles nous sommes intéressés exercent simplement les pouvoirs qui leur sont donnés dans leurs chartes par le gouvernement.

Le caractère de nos placements est tel que, en vertu de la loi projetée, nous serions encore des contrevenants criminels même si nous pouvions disposer de nos intérêts dans les élévateurs régionaux en Canada, car nous sommes de forts actionnaires dans les compagnies de grain et d'élévateurs qui font des opérations aux Etat-Unis et, comme tels, nous ne pourrions légalement posséder des actions dans un élévateur de tête de ligne canadien.

Comme résultat des conditions exposées ci-dessus, il nous reste que deux cours à suivre: premièrement, faire défaut à notre bail des élévateurs de tête de ligne, abandonnant par là les moyens mêmes sur lesquels reposait tout notre placement, et nous rendant possiblement responsables en loi du loyer stipulé au dit bail; ou, deuxièmement, disposer de tous nos intérêts dans les élévateurs au Canada, ce qui entraînerait une perte sérieuse, même si nous pouvions trouver un acheteur, car, comme je l'ai dit plus haut, nous ne nous soucierions pas de retenir nos intérêts dans les élévateurs régionaux seulement si, en vertu de la loi, nous étions empêchés d'avoir un intérêt dans les élévateurs de tête de ligne canadiens.

Nous sommes informés d'une manière croyable que les articles 123, paragraphe 1, et 242, paragraphe (a) ont été introduits dans la " Loi des grains du Canada, 1911 ", à seule fin d'empêcher le mélange de grain dans les élévateurs de tête de ligne desservant le public. D'après les conditions actuelles du commerce de grain au Canada, nous approuvons de tout cœur le gouvernement dans sa détermination d'empêcher la possibilité de cette pratique. Nous prétendons, cependant, que les objets de la loi peuvent incontestablement être accomplis sans diminuer la valeur des placements faits de bonne foi, ni opposer des obstacles aux méthodes d'exercer l'industrie du grain généralement acceptées et suivies ailleurs.

D'après certaines conditions qui peuvent très possiblement se produire prochainement, cette restriction imposée aux compagnies canadiennes d'élévateurs aurait inévitablement pour effet de détourner vers les Etas-Unis une très grande portion du grain canadien. Si la Commission des grains était revêtue d'une autorité d'une suffisante étendue, et si les règlements prescrits par elle avaient la même force que les diverses dispositions de la Loi des grains, avec peines sévères en cas d'infarction, nous croyons que les intérêts de tous, du producteur au dernier acheteur de grain, pourraient être et seraient suffisamment protégés.

Vu l'importance des intérêts affectés et l'injustice manifeste qui serait faite aux actionnaires des élévateurs canadiens par l'adoption, dans sa forme actuelle, du bill

"Q" du Sénat, et aussi vu le fait que les objets de la loi peuvent être remplis sans une loi aussi dure, je proteste de nouveau respectueusement contre l'adoption de l'article 123, paragraphe 1, et de l'article 242, paragraphe (a) et je demande à votre comité de prendre ces articles en sa sérieuse considération.

J'ai présenté les intérêts de F. H. Peavey et compagnie en rapport avec le chemin de fer *Canadian-Northern.* Nous avons d'autres intérêts qui seront présentés par l'un de mes associés.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Avez-vous vendu des élévateurs au gouvernement du Manitoba?—R. Un seul.

Q. Vous ne possédez pas d'élévateurs de tête de ligne; vous les louez?—R. Nous les louons.

Q. Vous prétendez que partie de la convention avec le *Canadian-Northern* était qu'il devait vous louer seulement les élévateurs?—R. Tout notre arrangement était basé sur l'obtention d'un bail des élévateurs.

Q. Une entente de cette nature?—R. Oui. C'était le résultat de nos négociations préliminaires.

Q. Vous saviez, je le suppose, que les élévateurs étaient sous le contrôle du gouvernement, dans une certaine mesure?—R. Oui; mais avant d'avoir lu la présente loi, nous ne supposions pas qu'elle contiendrait des dispositions restrictives.

Q. Quelles pouvaient être les restrictions si vous ne possédiez pas d'élévateurs?—R. Nous avons cet intérêt: nous avons fait un placement et nous continuerons à l'augmenter, parce que nous pouvons obtenir des facilités d'élévateurs de tête de ligne.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Avez-vous quelque amendement à suggérer?—R. Le seul que j'ai mentionné plus haut: si la Commission que l'on se propose d'établir était revêtue de la plus grande autorité possible, et si ses règlements avaient le même effet que toute partie de la Loi des grains, nous croyons que l'objet du bill pourrait être atteint. L'établissement d'un système d'enregistrement parfaitement effectif ferait une maille de la chaîne.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Plusieurs de vos élévateurs sont dans la Saskatchewan?—R. Oui.

Q. Il s'y fait un mouvement pour l'obtention du contrôle des élévateurs?—R. Rien comme celui qui s'est fait au Manitoba, où une loi a été adoptée.

Q. Est-il du tout probable que vous aurez des élévateurs du gouvernemént dans la Saskatchewan?—R. J'en doute beaucoup.

Q. Le gouvernement peut vous acheter?—R. Alors, je n'ai pas d'objection à faire.

Par le président:

Q. Le fait qu'il vous acrèterait ne vous forcerait pas nécessairement à vous retirer de l'industrie du grain?—R. Pas du tout.

Q. Vous vous serviriez des mêmes élévateurs que si vous étiez les propriétaires?—R. Oui, et le gouvernement de la Saskatchewan se trouverait dans la même position que celui du Manitoba, il serait simplement garde-magasin. Nous pourrions encore acheter le grain et l'envoyer à nos établissements de tête de ligne par voie de ses élévateurs.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Quelqu'un des vôtres était-il concerné dans l'affaire relative au mélange du grain, l'été dernier?—R. Oui.

Q. Vous l'étiez vous-même?—R. Oui. M. Searle, qui a la direction générale de l'opération de nos propriétés canadiennes pourra, je pense, expliquer ce point à votre satisfaction.

Par l'honorable M. Young:

Q. Etes-vous un exploitant d'élévateurs ou faites-vous simplement des placements de fonds?—R. Je suis directeur dans quelques-unes de nos compagnies canadiennes, et officier exécutif de la compagnie F. H. Peavey, de Minneapolis, qui détient toutes nos actions.

Q. Le comité a aussi sous sa considération l'article 122, dont vous n'avez pas parlé. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. J'aimerais mieux laisser la question à M. Searle, qui est à faire l'analyse de ces articles. Il connaît mieux nos intérêts canadiens.

Q. J'ai suggéré un amendement portant qu'il devrait y avoir appel de la décision de la Commission?—R. Certainement, nous aimerions qu'il y ait appel au gouverneur en conseil.

Par le président:

Q. Votre associé traitera aussi de ce point?—R. Oui.

A. L. Searle, de Minneapolis, a comparu devant le comité. Il a dit:—

En considérant le paragraphe 1 de l'article 123 et le paragraphe (a) de l'article 242 du bill " Q " du Sénat, Loi des grains du Canada, 1911, il est évident que ceux qui ont préparé le bill croyaient que ces articles étaient nécessaires pour empêcher le mélange du grain dans les élévateurs publics. Il ne peut y avoir divergence d'opinion entre nous et le gouvernement sur le fait que le mélange du grain ne devrait pas être permis dans les élévateurs publics; mais nous maintenons que ces articles ne sont pas nécessaires pour atteindre ce but, et la Commission peut le faire par les pouvoirs qui lui sont conférés dans d'autres articles du bill.

L'article 20 du bill stipule:

> "La Commission, avec ou sans l'approbation du gouverneur en conseil, peut faire des règlements, tel que ci-après stipulé."

Cet article semble donner à la Commission l'autorité de faire les règlements qu'elle peut juger à propos pour lui permettre de remplir entièrement la signification et l'intention de la loi; mais s'il n'en est pas ainsi, l'article 122 pourrait être modifié de manière à lui donner l'autorité absolue pour faire en tout temps les règlements nécessaires, et déclarer que toute infraction à ces règlements encourerait la peine fixée pour violation de la loi. Il devrait y avoir appel de la décision de la Commission sur les points de droit.

La loi des grains stipule à l'article 91:

"Tout le grain produit dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta et dans les territoires du Nord-Ouest, et qui traverse le district de Winnipeg à destination d'endroits sis à l'Est de cette ville, doit être inspecté à Winnipeg ou à un endroit situé dans le district, et, à l'égard de tout le grain ainsi inspecté, l'inspection est définitive en ce qui a trait aux rapports entre le producteur ou le commerçant de l'Ouest et le commerçant de Winnipeg."

Et le paragraphe 5 du dit article décrète aussi que tout grain qui n'a pas été inspecté à l'orest de Fort-William doit être inspecté à cet endroit.

Lorsque les wagons de grain inspecté par le gouvernement arrivent à l'élévateur de tête de ligne, les portes des wagons sont ouvertes par un employé du gouvernement, qui prend la mesure du contenu des wagons. Le grain est alors déchargé et porté directement aux balances, où il est pesé par un peseur du gouvernement, comme le veut la loi. De ce moment jusqu'à ce que le grain soit expédié à l'élévateur, il est entièrement sous le contrôle des fonctionnaires du gouvernement, ainsi que stipulé à l'article 95, qui se lit comme suit:

" (1) Tout le grain emmagasiné comme susdit doit être mis en compartiment sous la direction, la surveillance et le contrôle de l'inspecteur, du sous-inspecteur ou de l'officier d'inspection. L'inspecteur, le sous-inspecteur ou l'officier d'inspection a l'entier contrôle de tout grain en élévateurs de tête de ligne, et il ne peut être expédié, transféré ou enlevé de grains d'un élévateur de tête de ligne autrement que sous sa surveillance.

(2) L'inspecteur doit tenir convenables écritures de tout grain reçu pour emmagasinage en tout élévateur de tête de ligne, et ces écritures doivent indiquer les détails de chaque colis ou chargement de wagon de grain reçu, la date de la réception, la class, la déduction, s'il en est, et le numéro du compartiment dans lequel ce grain a été emmagasiné; et il doit tenir également écritures de tout grain expédié de tout élévateur de tête de ligne, lesquelles écritures doivent aussi donner le nom du navire ou le numéro du wagon dans lequel ce grain a été livré.

(3) Il ne peut être transféré de grain d'un compartiment à un autre dans un élévateur de tête de ligne sans la surveillance de l'officier d'inspection compétent, qui doit consigner ce transfert dans des livres appropriés.

(4) Il ne doit être emmagasiné de grain dans un compartiment spécial d'un élévateur de tête de ligne, pour aucune personne, société, ou corporation, sauf dans les cas où l'on constate qu'il est détérioré lors de son arrivée à cet élévateur de tête de ligne, et dans les cas où il s'est détérioré pendant qu'il était en magasin, tel que prévu aux articles 140 à 144 de la présente loi, avec les exceptions prévues à l'article 229 de la présente loi.

(5) Tout le grain marqué pour nettoyage, par l'officier d'inspection, doit être nettoyé sous la surveillance de l'officier d'inspection, et l'inspecteur peut condamner toute machine à nettoyer qui, à son avis, ne fait pas un travail satisfaisant, et peut ordonner l'installation de machines qui nettoient ce grain d'une manière satisfaisante et le ramènent à sa classe; il peut aussi, lorsqu'il trouve insuffisantes les facilités de nettoyage, ordonner l'installation des machines additionnelles nécessaires.

(6) Lorsque le propriétaire reçoit l'ordre de nettoyer le grain rejeté à cause d'impuretés, le nettoyage est soumis à la surveillance de l'officier d'inspection.

(7) Au mois d'août de chaque année il doit être dressé un inventaire de la quantité de chaque type de grain restant dans lse élévateurs de tête de ligne, et lorsque la Commission le juge à propos, elle peut ordonner un nouveau pesage ou une nouvelle prise d'inventaire dans tout élévateur de tête de ligne."

L'article 96 stipule ce qui suit:

" La Commission peut faire les règles et règlements nécessaires pour contrôler la mise en compartiments et le nettoyage de tout grain emmagasiné dans des élévateurs de tête de ligne, y compris le transfert du grain d'un compartiment à un autre et la livraison du grain des compartiments dans les wagons, navires ou autres véhicules."

Il doit être bien évident pour quiconque prend en due considération les articles ci-dessus mentionnés du bill "Q" du Sénat que le gouvernement a le contrôle de tout le grain, du moment où il est mis dans l'élévateur de tête de ligne jusqu'à ce qu'il ne soit expédié, tout autant que si l'élévateur était la propriété du gouvernement et exploité par lui; que si l'on obtenait écriture du nombre total de boisseaux de chaque type de grain reçu,ainsi qu'il est décrété, et du nombre total de boisseaux de chaque type de grain expédié, ces écritures indiqueraient l'excès réclamé sur un chargement d'une classe quelconque de grain, et qu'il ne pourrait pas se faire de mélange des différentes classes hors de la connaissance de la Commission; car, en vertu de l'article 95, paragraphe 7, qui stipule que tout le grain dans un élévateur de ligne doit être pesé pendant le mois d'août de chaque année et en tout autre temps que la Commission juge à propos, le montant de grain en magasin indiqué lors du pesage doit concorder, quant

aux boisseaux et aux classes, avec les ?critures du gouvernement à la date de ce pesage.

La Commission pourrait, sous son autorité, nommer un régistrateur, et établir un système d'enregistrement des reçus d'entrepôts de tête de ligne—ce qui serait une mesure additionnelle pour contrôler la réception des grains aux élévateurs de tête de ligne et leur expédition—de la manière suivante:

Tout gardien d'entrepôt de tête de ligne devra afficher dans son bureau, dans un endroit bien en vue, le ou avant le mardi matin de chaque semaine, un état de la quantité de grain de chaque sorte et de chaque classe reté dans son entrepôt à la clôture des opérations le samedi précédent, et donner un état semblable, vérifié par lui-même ou par son teneur de livres ayant une connaissance personnelle des faits, au régistrateur d'entrepôt de la Commission. Il devra donner chaque jour au dit régistrateur un état de la quantté de chaque sorte et de chaque classe de grain reçu dans son eutrepôt le jour précédent, de la quantité expédiée et livrée et le reç d'entrepôt annulé lors de la livraison, indiquer le numéro de chaque reçu ainsi que la quantité, la sorte et la classe du grain expédié ou livré sur ce reçu, le montant, la sorte et la classe du grain livré pour lequel il n'a pas été donné de reçu, dire quand et comment ce grain a été reçu, le total des reçus annulés et du blé livré pour lequel il n'a pas été donné de reçus devant correspondre, pour la quantité, la sorte et la classe, avec l'expédition et les livraisons rapportées; le gardien d'entrepôt devra aussi, en même temps, rendre compte des reçus annulés sur l'émission d'un nouveau, et donner le numéro de chaque reçu annulé et de celui donné à sa place. Il devra de plus fournir au régistrateur, relativement aux reçus émis ou annulés, tout renseignement nécessaire pour établir un état exact de ces reçus et du grain reçu et livré, et présenter à la Commission, à l'époque et en la forme qu'elle exigera, un rapport certifié relativement à la condition et à l'administration de tout entrepôt de têtes de ligne sous son contrôle.

Nous prétendons que, en vertu des dispositions de la loi et des règlements promulgués par la Commission, et avec un système complet d'enregistrement des reçus d'entrepôt, il ne pourrait se faire de mélange des différentes classes de grain hors la connaissance du gouvernement et que, par conséquent, il n'y a pas nécessité de la législation sevère prescrite par le paragraphe 1 de l'article 123 et le paragraphe (a) de l'article 242; nous demandons donc respectueusement le rejet de ces deux paragraphes.

Par l'honorale M. Davis:

Q. Vous êtes intéressé dans la compagnie Peavey?—R. Oui, je le suis.

Q. Le témoin précédent, M. Douglas, a donné une liste de compagnies canadiennes; il y a un grand nombre de ces compagnies. Combien d'entre elles sont contrôlées par la compagnie Peavey?—R. La *British Americain Elevator Company,* qu'il n'a pas mentionnée, est contrôlée par elle.

Q. Combien de compagnies canadiennes sont contrôlées par la compagnie Peavey?—R. Voulez-vous dire les compagnies de tête de ligne?

R. Oui?—R. Elle contrôle la *Port Arthur Elevator Company,* la *British American Elevator Company,* la *National Elevator Company;* ce sont les seules compagnies contrôlées par elle.

Q. Elle n'a rien à faire avec la compagnie *Empire?*—R. Rien du tout.

Q. Qu'avez-vous à dire de ses compagnies de tête de ligne?—R. Elle est intéressée dans l'*Atlas,* la *Security Elevator Company* et la *Grand Trunk Pacific;* mais elle n'a pas le contrôle de ces compagnies.

Q. Ce sont là toutes les compagnies dans lesquelles elle est intéressée?—R. Oui, et la *Grand Trunk Pacific;* elle est intéressée dans la *Grank Trunk Pacific Elevator,* mais elle ne la contrôle pas.

Q. Vous avez dit, dans la déclaration que vous avez lue que vous seriez tout en faveur de l'empêchement du mélange du grain. Comment cela s'accorderait-il avec la déclaration de celui qui vous a précédé, disant que vous êtes l'un de ceux qui sont

accusés d'avoir pratiqué ce mélange?—R. Nous avons été accusés de mélanger le grain, mais nous avons dit que nous n'avons pas fait de mélange de grain.

Q. Vous prétendez qu'il est mal de mêler le grain, vous ne voulez pas le mêler?—R. Nous ne voulons pas le mêler dans les élévateurs publics. Nous avons été accusés de faire de faux rapports. Il y avait une différence dans le rapport entre la quantité indiquée et celle fournie; nous avons plaidé coupables sur ce point parce que les rapports ne s'accordaient pas absolument avec les chiffres du gouvernement. Nous ne savions qui avait tort; mais nous avons soutenu que nous n'avons fait aucun mélange de grain à l'élévateur de Port-Arthur, et nous avons demandé au gouvernement d'attendre le pesage à la fin de l'année. Ce pesage ne donna qu'une très légère différence causée par le rejet du grain inférieur après le nettoyage fait par le gouvernement; le reste fut mis dans la classe régulière. Vous comprenez que, après le nettoyage, il y a diminution de poids, une perte qui élève la classe du grain. Au nettoyage, on alloue une grosse diminution.

Q. Vous prétendez que vous n'avez fait aucun mélange?—R. Nous prétendons que c'est ce que le pesage a fait voir en août.

Par l'honorable M. Young:

Q. Quelle était l'accusation portée contre vous?—R. L'accusation reposait sur des rapports inexacts. Notre rapport fait par notre teneur de livres à Port-Arthur ne s'accordait pas avec les chiffres du gouvernement.

Q. Alors, vous n'avez pas été accusés d'avoir mélangé le grain?—R. Non.

Q. Vous avez été accusé d'avoir fourni un rapport inexact?—R. Oui.

Q. Nous avons entendu un rapport bien différent; de fait, on nous a dit que vous avez été accusés directement de mélange, et que vous l'avez admis?—R. Non, nous n'avons pas admis avoir fait aucun mélange.

Q. Vous avez admis que vos chiffres différaient de ceux du gouvernement?—R. C'est là exactement ce que nous avons admis.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Si vos chiffres étaient exacts et ceux du gouvernements inexacts, comment celui-ci en est-il venu à prendre action contre vous?—R. Je dis que nos chiffres ne concordaient pas avec ceux du gouvernement.

Q. Vous avez tout simplement plaidé coupables au fait que vos chiffres ne concordaient pas avec ceux du gouvernement, c'est tout?—R. Oui, que la différence n'était pas intentionnelle.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Un relâchement dans votre système de comptabilité aurait-il comme résultat une différence de cette nature?—R. Oui, cela s'est produit il y a un an. Nous avons maintenant un bien meilleur système. Nous avons maintenant un bon système d'enregistrement que nous n'avions pas alors.

Par l'honorable M. Kirchhoffer:

Q. Votre compagnie?—R. Il y a maintenant un système d'enregistrement qui n'existait pas alors.

Q. Parlez-vous du gouvernement?—R. Non, je parle du système d'inspection adopté par le *Winnipeg Grain Exchange*. Il est nommé un régistraire, qui est payé un tiers par le gouvernement, un tiers par l'élévateur de tête de ligne et un tiers par la *Lake Carrier's Association*. Je crois que le gouvernement a maintenant pris des dispositions pour payer le salaire entier. Tout ce qui entre maintenant à l'élévateur doit porter un certificat du poids et de la classe et doit être remis au régistraire, qui donne un certificat d'emmagasinage. Il n'enregistre pas le reçu d'entrepôt avant qu'il ne soit présenté un certificat du gouvernement. Ce reçu et ce certificat sont enregistrés par le registraire lorsque l'expédition est faite. Ce reçu doit être présenté

avec le certificat d'expédition au régistraire, qui le détruit. Ce règlement n'était pas en vigueur à l'époque mentionnée par le monsieur en question, il y a un an en janvier dernier. La compagnie a un système plus complet pour la vérification.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Lorsque le nettoyage final a été fait, la différence a-t-elle été suffisamment grande pour justifier les accusations faites par le gouvernement à l'époque où vous avez plaidé coupable?—R. La différence était moins qu'un demi d'un pour cent du volume des opérations faites; environ 170,000 mille boisseaux sur le total de trente millions. La grande proportion etait faite pour le nettoyage du grain rejeté comme grain de semence.

Q. Quelle était la différence indiquée à l'époque où les procédures ont été instituées par le gouvernement?—R. La différence était de 169,000 boisseaux, je crois.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Vous n'êtes pas en position de nous donner le nombre de boisseaux de grain de différentes classes pesées à l'entrée, et ceux de mêmes classes pesés à la sortie à la fin de l'année?—R. Non, les livres du gouvernement l'indiqueraient.

Par l'honorable M. Davis:

Q. L'opinion générale était qu'il avait été déposé à l'élévateur une certaine quantité de grain de qualité inférieure avec une certaine quantité de grain de qualité supérieure. Naturellement, il en était gardé note. Lors du pesage final, on a constaté que vous aviez en possession moins de grain de qualité inférieure que ce qui avait été emmagasiné. Les livres du gouvernement contenaient-ils une indication à ce sujet?

Par l'honorable M. Talbot:

Les livres contenaient cette indication.

Le Témoin.—Les livres indiquent quelle était la différence.

Q. Est-il vrai que les livres indiquent une différence d'environ un demi-million de boisseaux?—R. Non, pas pour la *Port Arthur Elevator Company.*

Par l'honorable M. Davis:

Q. Environ cent mille boisseaux?—R. Environ cela; ce qui est peu, si vous considérez qu'il nous passe par les mains trente millions de boisseaux, le chargement de trente mille wagons. S'il vous arrive de verser le contenu d'un wagon dans le mauvais compartiment, l'employé du gouvernement peut faire la même erreur. Il est toujours possible de faire une erreur d'un wagon ou deux. Vous ne pouvez espérer arriver à une livre près lorsque vous maniez trente millons de boisseaux.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. La différence était de moins d'un demi d'un pour cent?—R. Oui, ce qui excluait les grains de semence.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Il n'est pas passé trente millions de boisseaux dans cet élévateur?—R. Oui, l'année dernière.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Je vais lire une couple de phrases du discours prononcé au Sénat, il y a une couple jours, par le très honorable sir Richard Cartwright:—

"Je dirai que, dans un cas, un grain dit le N° 1 du nord reçu par une compagnie excédait de 437,684 boisseaux le chiffre représenté par les récépissés d'entrepôt. Dans un autre cas, les envois de grain étaient considérablement inférieurs à la

quantité représentée par les récépissés. Dans un autre cas, l'envoi du N° 2 du nord—qui est aussi d'une haute qualité—avait un déficit de 317,643 boisseaux. Dans un autre cas, l'envoi excédait de 150,000 boisseaux; et ainsi de suite dans un grand nombre d'autres cas, sur lesquels je me contenterai de dire, pour ne pas fatiguer la Chambre, que la différence, entre les envois réels et le chiffre représenté par les récépissés, s'est montée à un demi-million de boisseaux."

Cette déclaration de sir Richard est-elle juste?—R. Je n'en sais rien; il ne parle pas de la *Port Arthur Elevator Company.*

Par le Président:

Q. Votre connaissance ne s'étend qu'à votre propre compagnie?—R. Oui.

Q. Quelle quantité, dites-vous, est représentée par votre propre compagnie?—R. Environ cent soixante et quinze mille boisseaux, ainsi que le pesage de l'été dernier, par lequel une grande proportion serait rejetée comme grain de semence.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Savez-vous combien de grain le chemin de fer Canadien du Pacifique reçoit dans son élévateur?—R. Je ne sais exactement; environ trente millions de boisseaux.

Q. Savez-vous qu'il n'y a là aucune différence?—R. Non, je ne connais rien de cela.

Q. Il n'y en a pas eu?

Le PRÉSIDENT.—Les employés de la compagnie seront appelés et rendront témoignage.

L'honorable M. DAVIS.—Ce n'est que dans les élévateurs exploités par des particuliers ou des compagnies privées que cette différence s'est produite.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Comme je le comprends, les règlements étaient alors bien différents de ce qu'ils seront en vertu de la présente loi?—R. Exactement.

Q. A votre avis, il ne serait pas possible qu'il se fasse de mélange sous l'autorité de la présente loi.—R. Non.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. La séparation des deux intérêts, celui des élévateurs de tête de ligne et celui des élévateurs de compagnies, serait-elle une assurance que le mélange ne pourrait se faire?—R. Non, pas plus que maintenant.

Q. Vous dites que, nonobstant la séparation des deux intérêts, le mélange pourrait se faire?—R. Voici ce que je veux dire: en vertu de la loi telle qu'elle est maintenant, aucun mélange ne peut se faire sans la connaissance du gouvernement. Ce dernier a l'entier contrôle de ce grain du moment où il est reçu jusqu'au moment où il est expédié; tout autant que si le gouvernement exploitait lui-même l'élévateur. Actuellement, par conséquent, il ne peut se faire de mélange sans sa connaissance. Si cet élévateur était exploité par le gouvernement, ou par quelqu'un non intéressé dans le commerce du grain, l'achat ou la vente, la collusion serait possible, naturellement, comme en toute autre chose. Il faudrait que l'exploitant de l'élévateur fût de collusion avec les fonctionnaires du gouvernement. Il y a onze fonctionnaires du gouvernement dans cet élévateur qui nous appartient. Il faudrait qu'il y eût collusion, pour que le mélange pût se faire; collusion entre ceux qui exploitent l'élévateur de tête de ligne et les propriétaires des élévateurs régionaux. Le mélange ne pourrait se faire hors de leur connaissance et celle du gouvernement.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Une compagnie qui exploite un élévateur de tête de ligne, comme le font les entreposeurs, exigeant des frais pour la manutention du grain, n'aurait aucune raison de faire du mélange?—R. Il n'y aurait pas de raison de faire de mélange.

Q. Si vous étiez propriétaire du grain que vous auriez acheté dans le pays, si vous le passiez par vos élévateurs régionaux et par vos élévateurs de tête de ligne, vous pourriez avoir une raison pour faire le mélange?—R. Non; il faudrait charger le même nombre de boisseaux de chaque qualité de grain reçu.

Q. Apparemment, vous avez fait des chargements plus considérables?—R. Nous n'aurions pas pu le faire sans la connaissance du gouvernement.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Ne pourrait-il y avoir collusion entre l'entreposeur de tête de ligne et l'exportateur sans égard aux intérêts de l'élévateur régional? Pourrait-il en être ainsi?—R. Je dis que si les fonctionnaires du gouvernement font leur devoir, rien ne peut se faire sans leur connaissance.

L'honorable M. CAMPBELL.—Il faut qu'il y ait collusion.

L'honorable M. LOUGHEED.—Certainement.

L'honorable M. DAVIS.—Un homme possède une ligne d'élévateurs régionaux, achète du grain de qualité inférieure et, s'il désire fournir un grain de meilleure qualité, il a tout intérêt, à faire du mélange. Mais le propriétaire d'un élévateur dans lequel il ne fait qu'emmagasiner le grain, comme la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, reçoit le grain ,le garde et l'expédie, tout simplement. Vous n'avez jamais entendu de plainte au sujet de l'élévateur de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique?

L'honorable M. LOUGHEED.—On pourrait dire la même chose à propos de collusion entre l'exportateur et l'élévateur de tête de ligne.

L'honorable M. YOUNG.—Je propose que nous examinions le témoin; son examen terminé, nous pourrons discuter la question.

Le PRÉSIDENT.—Autant que possible, la prise en considération de ces questions devrait être omise des procès-verbaux, lorsque ceux-ci sont imprimés et soumis à la Chambre. Il peut se faire que le comité trouverait moyen de ne pas faire imprimer toute la discussion entre les membres du comité.

L'honorable M. LOUGHEED.—Ce n'est qu'en posant des questions au témoin que nous pouvons arriver à bien comprendre la situation.

Le PRÉSIDENT.—Je pense que les questions et réponses devraient être écrites, j'ai dans l'idée les discussions qui sont survenues entre les membres.

L'honorable M. POWER.—Il y a une ou deux questions que je désirerais poser à ce sujet. La compagnie a-t-elle demandé au gouvernement d'attendre l'état des affaires de la comapgnie avant d'arriver à une conclusion?—R. Oui.

Q. Qu'a fait le gouvernement à ce sujet?—R. Il n'a pas attendu.

Q. Il n'a pas voulu attendre. Alors, je comprends que la compagnie a plaidé culpabilité, lors que le gouvernement refusait d'attendre?—R. Oui.

Q. Vous pourriez dire au comité pourquoi. La compagnie devait avoir bonne raison de plaider culpabilité?—R. Nos rapports ne s'accordaient pas. Nos chiffres ne s'accordaient pas avec ceux du gouvernement, et nous ne voulions pas perdre de temps, nous ne pensions pas que l'amende serait très forte. Nous ne l'avons pas fait volontairement, et nous avons plaidé culpabilité à la fin de l'année, consentant à supporter le blâme. C'est une erreur; nous n'aurions pas dû le faire, nous le reconnaissons aujourd'hui.

Q. Avez-vous été mis à l'amende?—R. Oui, monsieur.

Q. L'enquête a été faite et il a été constaté que vous n'étiez pas coupables. Le gouvernement a-t-il remboursé l'amende?—R. Non

Par l'honorable M. Davis.

Q. Ne considérez-vous pas que c'était une question sérieuse de plaider culpabilité? Bien que l'amende de quelques dollars ne soit rien pour vous, le fait qu'une condamnation a été rendue contre vous était une question très sérieuse; et si vous aviez bonne

raison de plainte, bonne raison de défense, je penserais que vous n'auriez pas plaidé culpabilité, mais que vous auriez dû porter la cause devant les cours?—R. Nous avons fait une faute en agissant ainsi.

Par l'honorable M. Young:

Q. Techniquement quelqu'un a eu tort, et l'on présume que c'est vous?—R. Oui, techniquement, quelqu'un avait tort.

Par l'honorable M. Power:

Q. Vous avez plaidé culpabilité, plutôt que d'engager la lutte?—R. C'est cela en somme.

M. FRANK T. HEFFELFINGER, de Minneapolis, a comparu devant le comité et a lu la lettre suivante:

L'honorable MELVIN JONES,
Président du comité spécial du Sénat, Ottawa.

MONSIEUR,—Je comparais dans l'intérêt des actionnaires de l'*Atlas Elevator Company, Limited*, la *Security Elevator Company, Limited*, et la *Grand Trunk Pacific Elevator Company, Limited.*

Nous croyons que les dispositions du paragraphe 1 de l'article 123 et le paragraphe (a) de l'article 242 du Bill "Q" du Sénat sont si sévères que cela équivaut pratiquement à la confiscation. Il n'y a cependant pas de doute que l'application de ces paragraphes affecteraient sérieusement nos placements et aurait de plus un sérieux résultat pour le développement du commerce de grain au Canada.

Les parties intéressées dans ces compagnies ont d'abord été recherchées par la *Grand Trunk Pacific Railway Company.* On a pris un temps considérable pour conclure les négociations qui ont eu ces plaments pour résultat; et comme j'ai été personnellement présent à toutes ces négociations, je puis témoigner de l'habileté des fonctionnaires du Grand Tronc à préparer un bon contrat pour le chemin de fer.

La compagnie de chemin de fer désirait avoir de grandes facilités le long de sa voie ferrée, et elle prit des dispositions pour que des élévateurs additionnels et des marchés pour le grain fussent établis à mesure que les nouvelles lignes étaient construites. Les dispositions de ce contrat obligeaient l'Atlas Elevator Company, Limited et la Security Elevator Company, Limited, (la première possédée par les intérêts Douglas et la seconde par les intérêts Peavey) à construire chacune 80 élévateurs régionaux (faisant un total de 160) dans le délai de cinq années. Cela signifiait l'emploi d'un million de dollars. Le contrat exigeait aussi que 10 pour 100 des élévateurs (soit 16) devaient être construits à des points contigus et aussi aux points de réunion des voies où il y a une élévateur en concurrence. Ces deux derniers items demandaient un emploi additionnel de $150,000 et plus. Je puis ajouter que, dans la plupart des cas, le placement était sans profit pour les compagnies d'élévateurs, ces derniers étant costruits pour la protection des affaires de la compagnie de chemin de fer, et à des endroits que les compagnies d'élévateurs désirent éviter.

Et dans toutes nouvelles entreprises de cette nature, le capitaliste n'a aucun rapport, pendant un an ou deux, pour les fonds engagés; il compte sur l'avenir. Les premières deux années sont passées, et près d'un demi-million a été versé, outre que des sommes considérables ont été employées au transport des récoltes durant cette période, le tout sans remise proportionnelle.

Comme tous ces placements ont été faits sur le principe d'avoir des facilités d'élévateur de tête de ligne, ce que, en notre qualité de marchands de grain, nous considérons nécessaire, pour la conduite d'une grande exploitation qui exige une forte responsabilité financière, il nous semble évident que celui qui place ainsi ses capitaux souffrirait des dommages sérieux si l'on attaquait ses droits.

L'expérience nous a démontré que les élévateurs de tête de ligne sont aussi nécessaires que les chemins de fer dans les grandes opérations de grain. Aux points terminaux dans les Etats-Unis, comme à Duluth, Minnéapolis, Omaha, Kansas-City et Chicago, où le grain est transmis directement du cultivateur, les élévateurs de tête de ligne sont exploités par ceux qui font le commerce de grain. A ces endroits, il y a plusieurs élévateurs construits par des compagnies de chemin de fer et appartenant à ces dernières; mais sauf dans le cas où ils sont purement employée aux opérations de transfert de wagon à wagon, ces élévateurs ont été loués aux marchands de grain et sont exploités par eux. En terminant, je désire vous assurer que nous n'avons nul désir de suggérer une législation différente de celle contenue dans le bill "Q" du Sénat. Cependant, nous vous demanderions humblement de retrancher les passages qui soulèvent des objections dans les deux articles contentieux rapportée plus haut. Si votre comité désire avoir d'autres informations relativement aux méthodes actuelles de faire le commerce de grain au Canada ou aux Etats-Unis, il nous ferait grand plaisir de mettre à votre service les renseignements que nous possédons.

Très sincèrement votre,

OTTAWA, ONT., FRANK T. HEFFELFINGER.
21 mars 1911.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous êtes un de ces messieurs de Peavey. Je pense que nous avons un état du nombre d'élévateurs que vous avez vendus au gouvernement du Manitoba?—R. C'était l'une de nos compagnies, la *British America Elevator Company.*

Q. Pouvez-vous me parler des intérêts Peavey, de ce que vous avez vendu au gouvernement du Manitoba?—R. Trois ou quatre élévateurs.

Q. Toutes les diverses compagnies dont vous avez le contrôle?—R. Oui. Cela, voyez-vous, était tout en pays étranger. Nous avons été les pionniers et nos placements ont été faits en grande partie en pays nouveau parce que le territoire du Manitoba, où ces élévateurs ont été vendus, avait eu de la concurrence pendant des années.

Q. Vous aviez un nombre de compagnies faisant le commerce, sous différents noms, dans tout le pays sur lequel vous avez le contrôle, et les marchandises ont été envoyées dans un ou deux élévateurs à Port-Arthur?—R. Non.

Q. Combien y a-t-il d'élévateurs à Port-Arthur?—R. La *Canadian Northern Line Elevator Company*—la même que la *British American Elevator Company* - est sur le *Canadian Northern.* La *Port Arthur Elevator Company* est l'élévateur de tête de ligne où vont les grains de Port-Arthur, à Port-Arthur, sous bail. La *Security Elevator Company,* dont nous avons le contrôle, est la nouvelle compagnie formée pour construire ces établissements sur le *Grand Trunk Pacific,* et ils sont intéressés conjointement avec l'établissement Douglas, ayant chacun un demi-intérêt dans le bail de l'élévateur de tête de ligne du Grand Trunk Pacific. Nous avons de plus une autre compagnie d'élévateurs, la *National Elevator Company,* qui opère sur les lignes du chemin de fer Pacifique-Canadien, du Grand-Nord et du Grand-Tronc.

Q. Comme question de fait, n'est-il pas vrai que toutes ces compagnies d'élévateurs sont pratiquement la seule et même chose?—R. Absolument non. Nous n'avons aucun intérêt quelconque avec M. Douglas, et nous sommes ses plus forts concurrents. En parcourant le pays, vous constaterez que la *British American Elevator Company* fait concurrence à chaque point à la *Canadian Elavator Company,* à la *Dominion Elevator Company* et à la *Winnipeg Elevator Company;* nous recherchons le grain tout aussi ardemment que M. Douglas.

Q. En ant qu'est concerné l'élévateur de tête de ligne du Grand-Tronc, vous êtes aussi en concurrence?—R. Dans le bail.

Q. Vous vous servez tous les deux de l'élévateur?—R. Non; nous avons formé une compagnie, la *Grand Trunk Pacific Elevator Company;* et, comme je l'ai dit, il a

été conclu un contrat à l'effet de construire au moins 160 élévateurs régionaux en dedans de cinq ans, 80 dans le cours des trois premières années.

Q. Combien y a-t-il de compagnies concurrentes? Il y l'établissement Douglas et le vôtre; ce sont pratiquement les seules compagnies en concurrence?—R. Non, monsieur, il y a tout un nombre de particuliers intéressés sur le *Grand Trunk Pacific*; la *Canadian Elevator Company* y a des intérêts.

Q. Je fais allusion aux grandes compagnies?—R. Caruthers ont un nombre d'élévateurs, et toutes les compagnies. La *Western Canada,* je crois, a des intérêts sur le *Grand Trunk Pacific.* Vous trouverez des compagnies à chaque endroit.

Q. Combien de grain passez-vous dans vos élévateurs de tête de ligne pour des compagnies étrangères?—R. Je ne comprends pas la question.

Q. Combien de grain passez-vous dans vos élévateurs de tête de ligne pour des compagnies étrangères dans lesquelles vous ne possédez pas d'intérêts?—R. L'élévateur du Grand Trunk Pacific n'a été terminé et ne nous a été remis que le premier jour de septembre, et il n'y avait pas beaucoup d'affaires à cet endroit. De plus, les lignes sont actuellement en voie de construction, et des 80 élévateurs régionaux que nous devons construire, quarante ont été établis cette année. Pour le Canadien du Nord, nous avons passé par l'élévateur de Port-Arthur trente millions de boisseaux de grain. Notre propre compagnie a fait des opérations de près de six millions de boisseaux de grain expédié de tous les points du pays; mais après la clôture de la navigation, nous avons réalisé des fonds et avons acheté au delà de quatre à cinq millions de boisseaux de grain pour emmagasiner dans l'élévateur. Nous avons aujourd'hui environ cinq millions et demi de boisseaux de grain en magasin dans l'élévateur de Port-Arthur. Nous possédons environ quatre millions de boisseaux que nous avons mis là en magasin en attendant l'expédition.

Q. Je veux savoir exactement quelle quantité de grain vous avez eue en main, pour des compagnies étrangères dans lesquelles vous n'êtes pas vous-mêmes intéressés, dont vous avez eu le contrôle pendant la saison?—R. Voici, sénateur. Le grain n'est pas détourné; le grain sur le chemin de fer Canadien du Pacifique passe en grande partie par les établissements situées sur la ligne du Canadien Pacifique, c'est-à-dire les élévateurs du Canadien-Pacifique, de l'*Empire Consolidated,* d'Ogilvie, et ainsi de suite. Sur le Canadien du Nord, le grain passe en grande partie par l'établissement du Canadien du Nord, parcequ'il est dirigé sur Port-Arthur par voie de cet entrepôt et par voie de la Baie-du-Tonnerre, et les expéditions à la compagnie Ogilvie et leurs moulins.

Q. Votre compagnie a-t-elle beaucoup de relation avec Duluth?—R. Nous possédons l'entrepôt de la plus grande capacité à Duluth, d'une capacité d'environ douze millions de boisseaux. Nous avons des intérêts dans l'élévateur de Minneapolis, nous en avons deux à Omaha, un à Kansas City, trois à Chicago, et environ quatre cents élévateur régionnaux aux Etats-Unis, avec une capacité d'environ quinze millions de boisseaux. Il nous passe par les mains environ quarante millions de boisseaux de grain aux Etats-Unis et à peu près la même quantité au Canada.

Q. Vous avez entendu la déclaration faite par M. Seale, relativement au louage du Canadien du Nord?—R. Oui.

Q. Il m'a laissé sous l'impression que la compagnie du Canadien du Nord n'aurait pas consenti ce bail sans qu'il y eût un engagement, de la part de votre compagnie, de construire un certain nombre d'élévateurs à grain dans la région?—R. Je veux expliquer cela et donner quelques détails. J'étais à New-York—en premier lieu, M. Peavey, lui-même, par l'intermédiaire de quelqu'un, avait été chargé par les banquiers d'aller au Canada. Il y a douze ans, je me rendis là pour m'enquérir. Trois des principales lignes mentionnées ici étaient alors à vendre et nous furent offertes. Les conditions des affaires à cette époque n'étaient pas avantageuses, parce que nous sommes banquiers et entreposeurs, et nous ne voulons faire partie d'aucune entreprise où nous ne pouvons absolument vendre notre grain pour livraison future. Nous ne spéculons en

aucune façon. Alors, les conditions n'étaient pas favorables à cette époque. Quelques-uns de nos amis au Canada avaient eu différentes occasions de parler à la maison Mackenzie et Mann, de sorte que ces messieurs connaissaient notre nom et nos affaires. Il y a cinq ans, je rencontrai le colonel Davidson à New-York et il me dit que la maison Mackenzie et Mann aimerait nous voir prendre l'un de leurs élévateurs de tête de ligne. Je lui fit remarquer que nous ne songerions pas à aller au Canada à moins d'avoir un élévateur de tête de ligne. Il me dit: "Je pense que si vous causez de l'affaire avec eux, vous pourrez obtenir un bail de ces élévateurs de tête de ligne." Je lui répondis: "Très bien, j'en parlerai à mes associés". Lorsque je fus revenu à domicile, M. Wells et moi adressâmes une dépêche télégraphique à Messrs. Mackenzie et Mann les informants que nous serions très heureux de conférer avec eux. Nous nous rendîmes à Toronto. L'une des conditions fut que nous n'examinerions même pas les affaires de la maison avant d'avoir un bail de ces élévateurs de tête de ligne, sachant ce qui devait finalement arriver. Ils y consentirent enfin, et par notre contrat par écrit nous nous engageâmes à construire cinquante élévateurs régionaux, avant même de prendre en considération le fait que les négociations relatives aux élévateurs tête de ligne devaient être réglées.

Q. Quel est la durée de votre bail?—R. Cinq ans, avec une période de cinq autres années, et continuant ensuite pour un an—d'année en année.

Q. Si la compagnie de chemin de fer résiliait ce bail, vous vous considéreriez en droit d'instituer une action en recours pour les dépenses que vous avez dû faire pour construire ces élévateurs?—R. Il est un peu difficile de dire quelle serait notre position; je ne suis pas assez légiste pour le dire. Elle pourrait avoir un droit d'action contre nous.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Existe-t-il, dans quelqu'un des Etats de l'Union, une loi analogue à celle-ci?—R. Absolument aucune. Les lois de Minnesota contrôlent réellement le mouvement de tout le grain dans notre Nord-Ouest, c'est-à-dire, dans le Dakota-Nord et le Dakota-Sud. Le grain passe par Minneapolis ou Duluth, et tombe entièrement sous nos lois du Minnesota. Il a été nommé une commission des entrepôts revêtue de pouvoirs assez larges, ainsi que nous l'avons suggéré ici. Mais la loi décrète spécialement que la Commission n'a pas de juridiction sur un élévateur privé; elle n'a même pas le droit d'y aller pour inspecter le grain. Cependant, c'est une coutume acceptée que nous désirons l'inspection parce que c'est sur inspection que le grain se vend.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Connaissez-vous quelque loi semblable en opération dans quelque pays?—R. Absolument aucune. On ne pourrait exister, on ne pourrait continuer les affaires. On ne peut demander aux gens de venir dans un pays et d'y faire des placements avec une loi telle que celle-ci; ils doivent avoir le contrôle de leur propriété. Nous ne demandons pas cela. Nous accepterons notre part du risque dans la concurrence et nous aiderons le gouvernement dans quelque loi qu'il fasse. Nous avons fait une malheureuse erreur et c'est sur l'avis de Minneapolis qu'elle a été faite. Nos gens à Winnipeg et nos avocats ont protesté, et dans le but d'arrêter la loi et de mettre fin aux bavardages. M. Wells a dit que nous faisions mieux de mettre fin à cette affaire.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez entendu la déclaration faite par M. Douglas, que l'une des raisons pour lesquelles il est venu ici faire une enquête au sujet du placement de leurs fonds est que, si je l'ai bien compris, on pouvait croire qu'il se faisait une agitation au sujet du contrôle...?—R. M. Douglas ne se trouve pas à être intéressé dans le commerce du grain aux Etats-Unis; il n'est pas commerçant de grain. La maison Peavey a été alliée aux opérations de grain longtemps avant moi, il y a quelques 35 ans, et toutes ses

affaires ont été faites dans ce commerce; les Peavey sont essentiellement des commerçants de grain; et bien que M. Wells et moi ne nous occupions pas des détails, nous suivons en qualité de parties consultantes toutes nos opérations sur le grain.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. La loi du Minnesota est-elle connue raisonnablement satisfaisante par les producteurs de grain en cet Etat, ou y a-t-il agitation contre elle?—R. Je pense qu'il y a toujours agitation mal inspirés dans les endroits où il y a tant d'intéressés; et vous ne trouverez jamais une loi à laquelle personne ne trouve rien à redire. Il n'est aucunement à moi de faire des suggestions; mais j'ai entendu les représentations que les cultivateurs ont faites au gouvernement en décembre dernier, je les ai suivies avec soin et les ai lues—quelques-unes d'entre elles sont mal fondées. Je suis certain que les choses n'ont pas été volontairement mal rapportées, mais elles sont fausses, et je puis prouver par les faits et les chiffres qu'elles sont fausses.

Par l'honorable M. Young:

Q. Il a été insinué que vous et votre institution avez été chassés des Etats-Unis. Est-ce un fait ou non?—R. Il ne le semble pas. Nous avons douze millions de capacité à Duluth, et nous sommes encore en affaire à tout endroit où nous l'étions. Nous avons eu en mains, en tout, environ quatre-vingt millions de boisseaux de grain dans nos divers établissements.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Où trouvez-vous les avantages d'avoir vos propres élévateurs de tête de ligne? Vous avez une ligne de cinquante ou soixante élévateurs situés le long du chemin de fer; pourriez-vous les exploiter si l'élévateur de tête de ligne était la propriété d'une compagnie indépendante ou d'une autre personne?—R. Oui, nous le pourrions; mais chacun entre en affaires en vue d'y réaliser des profits. Je n'hésite pas à le dire. Nous ne cherchons pas des placements à cinq pour 100 au Canada quand nous pouvons acheter des obligations sur cette base. Nous avons fait des placements dans les élévateurs parce qu'ils étaient profitables en rapport avec les affaires de grain; je ne viendrais pas devant ce comité et lui avouer que je suis un tel insensé—que nous sommes assez philanthropiques pour en sortir de notre pays et venir faire ici des placements à moins qu'ils ne soient avantageux.

Q. Alors, vous tenez à votre élévateur de tête de ligne pour la même raison, naturellement.—R. Absolument.

Q. Parce qu'il y a un profit dans cette exploitation?—R. Oui.

Q. De même qu'un autre, avec son moulin, moud du blé et retire un profit. Vous achetez le grain des cultivateurs et l'expédiez à vos propres élévateurs de tête de ligne; si ces élévateurs appartenaient à quelque autre qui n'aurait aucun intérêt dans le grain vous n'auriez qu'à payer les frais et vous ne feriez aucun profit?—R. Nous perdrions le contrôle du grain. Soixante et dix pour cent de la récolte sont transportés à l'automne, et une grande proportion est achetée directement du cultivateur. Il réclame un intérêt jusqu'au lieu d'expédition; mais il a accepté le prix courant et a fait le meilleur marché possible; et je déclarerai sous serment devant vous qu'il n'y a pas aujourd'hui une seule compagnie en Canada, faisant ces opérations depuis cinq ans, qui n'ait pas donné au cultivateur un prix plus élevé que celui reçu de l'inspection du Gouvernement à Winnipeg, et je le prouverai par les livres et par les faits.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet d'instructions données par les commerçants de grain à leurs agents à l'effet que ces derniers doivent acheter à un prix inférieur lorsqu'ils commencent à traiter avec le cultivateur. Invariablement, le cultivateur soupçonne qu'il ne reçoit pas le prix que vaut son grain, qu'il reçoit un prix

moindre, n'est-ce pas?—R. La déclaration que je viens de faire est une réponse à ceci. C'est-à-dire que le prix donné au cultivateur par l'opérateur ou l'acheteur régional comparativement à celui reçu lorsque le grain est rendu à Winnipeg et a été évalué par les fonctionnaires du gouvernement indique une perte dans nos différentes compagnies, une diminution réelle de prix de 14 pour 100 dans l'une à 21 pour 100 dans l'autre. C'est le casuel des affaires. Nous ne sommes pas des philantropes; mais lorsqu'un cultivateur se présente à un endroit où il y a concurrence, où chacun demande à acheter son grain, au milieu d'hommes qui, après tout, sont humains, on ne peut donner des instructions absolues—le cultivateur se présente, offre son grain et dit: "Comment classez-vous ce grain?" "Je le considère *Un du Nord*." "Un tel ici me dit qu'il le classera comme blé dur." Que doit-on en conclure? La concurrence force l'agent à hausser chaque fois, non seulement au Canada, mais aux Etats-Unis; et s'il arrive une récolte mouillée, la hausse est souvent très considérable.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Les acheteurs sont probablement prévenus d'être prudents en temps d'humidité? R. Nous les prévenons tout le temps; c'est là où visent tous nos efforts. Ne le feriez-vous pas si vous étiez en perte? Si vous étiez gérant d'une compagnie, ayant cent hommes dans le pays employés à acheter du grain, et que vous apprendriez que l'un d'eux perd du terrain, ne le préviendriez-vous pas? Chaque jour nous écrivons' "Votre wagon a indiqué une perte."

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Les chiffres, quant à la diminution de classes, sont-ils gardés au bureau d'inspection?—R. La différence est entre nos livres et ceux de l'inspection.

Par le Président:

Q. En prenant tout le chiffre de vos transactions, quelle serait la moyenne?—R. Prenant une période de cinq ans, je dirais que la perte en classes est de dix pour cent.

Q. Pour l'année dernière?—R. Environ 15 pour cent.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. C'est-à-dire que vos achats ont été de dix pour cent plus élevés que l'inspection?—R. Oui.

Par le Président:

Q. La classification de vos acheteurs indique une perte moyenne de 15 pour cent, comparativement à la classification du gouvernement?—R. En dessous de ce que nous avons payé aux cultivateurs.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez dit que vous pensiez que cette loi était passablement sévère. Vous avez lu ce bill—et voyez les pouvoirs conférés à la Commission; la présente loi donne-t-elle plus de pouvoirs à cette Commission que n'en possède celle du Minnesota?—R. Cette loi ne donne pas plus de pouvoirs, sauf par ces deux clauses. La Commission du Minnesota a pratiquement les mêmes pouvoirs en ce qu'elle peut faire des règles et règlements; c'est justement ce que nous suggérons.

Q. Elle a autant de pouvoirs que la présente Commission aura?—R. Pratiquement; les peines ne sont pas toutes les mêmes.

Par M. Searle:

Q. Elle n'a pas de contrôle sur les élévateurs privés?—R. Non, mais les pouvoirs de cette Commission sont pratiquement très semblables.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Il y a un moment, vous parliez de concurrence et vous avez dit que quelqu'un s'est présenté et dit: "Je puis avoir tant de l'autre personne." Vous avez parcouru la liste des élévateurs sous le contrôle de différentes compagnies; après la compagnie Peaver, connaissez-vous quelque ville ou deux de ces compagnies, ou trois, font des opérations?—R. Il y en a très peu ici; la *National Elevator Company,* possiblement, a un élévateur dans la même ville.

Q. Quelques-unes de vos compagnies font concurrence dans la même ville?—R. En très peu de cas seulement.

Q. C'est ce que vous appelleriez concurrence?—R. Oui, s'il y a deux ou trois parties. Je ne pense pas qu'il y ait une seule ville où deux de nos compagnies se trouvent seules. Vous savez aussi bien que moi ce qu'est la concurrence dans le commerce du grain. Vous savez qu'un cultivateur a le droit d'avoir un wagon tout aussi bien que celui qui exploite l'élévateur. Le cultivateur se présente et commande un wagon, et il a le même droit que moi.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Dans vos compagnies, le personnel est-il différent dans l'une que dans l'autre?—R. Toutes sont sous une direction différente, et toutes se font concurrence.

Q. Des intér,ts et des actionnaires différents?—R. Entièrement.

Par l'honorable M. Power:

Q. M. Heffelfinger a-t-il à soumettre au comité quelque amendement qui ferait disparaître cette enquête?

Par le Président:

Q. Au cours de sa déclaration, il a suggéré son opinion au sujet de ce bill, et je comprends que cela couvre son amendement?—R. Oui; je pourrais suggérer que, si votre commission reçoit de grands pouvoirs et une grande laitude, elle pourra rencontrer les conditions qui se présenteront sans embarrasser les opérations. Par embarras, je veux dire la question d'établir une loi; en d'autres mots, si cette mesure de réciprocité est adoptée nous sommes intéressés, et je n'hésite pas à dire que nous sommes obligés de sauvegarder nos intérêts en Canada. Si cette mesure est adoptée et si vous gênez le mouvement naturel du grain jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, vous mettez de suite l'embargo sur son passage; et si cette commission était revêtue du pouvoir de régler le cas lorsque l'occasion se présente, elle pourrait le faire promptement et personne ne souffrirait, ni le marchand de grain, ni le voiturier, ni personne.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Personne ne le saurait probablement?—R. Vous donnez beaucoup de pouvoir à cette Commission lorsque vous lui permettez d'annuler le permis de quelqu'un lorsque son élévateur est rempli de grain qu'il a acheté et payé et qu'il ne peut avoir un autre élévateur pendant l'année. Vous donsez à la Commission un pouvoir suprême; et si les membres de la commission ne sont pas hommes à traiter les conditions efficacement comme elles se présentent, c'est une erreur de les revêtir de pouvoirs aussi étendus.

Par le Président:

Q. Vous suggérez plutôt que la Commission s'en tienne aux grands détails exposés pour sa gouverne, que de grands pouvoirs lui soient donnés pour l'administration des affaires qu'elle est chargée de diriger?—R. Absolument.

Q. Sans être embarrassée par des détails qui ne règleraient pas la situation d'une manière satisfaisante et qui, par conséquent, ne seraient pas dans les meilleurs intérêts des opérations?—R. C'est ma pensée.

Par l'honorable M. Young:

Q. Alors, votre procédure serait la même que celle devant la Commission des chemins de fer. Si vous vouliez vous-même ou si les cultivateurs désiraient faire changer les règlements, la question serait portée devant la Commission?—R. Oui.

Q. Vous conseillerez que la Commission soit autorisée à faire les changements qu'elle jugerait nécessaires dans l'intérêt de l'acheteur et du vendeur?—R. Oui, et donner aux deux parties le droit d'appel aux cours sur les points de droit, seulement.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous parlez maintenant de l'article 122?—R. Oui.

Q. M. Searle a suggéré que l'appel devrait être porté devant le gouverneur en conseil?

Par M. Searle:

Q. Non; j'ai suggéré un appel sur les points de droit?—R. Je pense que M. Searle s'est servi des mots "Gouverneur en conseil", mais je pense qu'il voulait dire "sur les points de droit."

Par l'honorable M. Young:

Q. Alors, dans les quatre cas, vous voudriez l'appel à la Commission des Chemins de fer?—R. Oui.

L'honorable M. Edwards.—Je ne fais pas partie du comité, mais puis-je poser une question?

Le Président.—Oui.

Par l'honorable M. Edwards:

Q. Vous avez dit que le grain serait dirigé de l'autre côté de la frontière, s'il était mis en embargo; si la nécessité est mise à effet puis-je demander, toutes choses étant égales, si le grain sera détourné dans cette direction?—R. Assurément.

Q. Il sera détourné?—R. Oui.

Q. Si les choses restent comme elles sont aujourd'hui?—R. Si vous mettez un embargo sur le grain.

Q. Mais s'il n'y avait pas d'embargo, tel que suggéré, le grain sera-t-il détourné?—R. Non, monsieur; une partie cherchera cette voie, parce que je crois qu'il nous faudra les capacités à Duluth avant que nous puissions faire face à la production, mais non pas dans une grande mesure. Le grain suivra la voie offrant le moins de résistance.

Q. Pour la même raison, viendra-t-il de ce côté une certaine quantité de grain?—R. Je ne serais pas surpris s'il en venait une partie, comme maintenant. Nous expédions souvent de Chicago *viâ* le Grand-Tronc par Montréal, parce que la température est plus fraîche en été.

Le comité s'est ajourné pour se réunir immédiatement après l'ajournement de la Chambre cet après-midi.

SEANCE DE L'APRES-MIDI.

Le Président.—Il y a un monsieur ici présent, M. Denn, qui désire être entendu parce qu'il est anxieux de partir par le train du soir, et, s'il n'y a pas d'objection, nous l'entendrons tantôt.

L'honorable M. Campbell.—Est-il pour ou contre?

Le Président.—Je ne le sais.

L'honorable M. Lougheed.—S'il doit partir, je propose qu'il soit entendu.

T. H. G. Denn, représentant la *Quaker Oats Company*, de Peterborough, Canada. —Je désire vous remercier de nous avoir donné l'occasion de présenter les vues de

notre compagnie sur la question des élévateurs à grain telle que nous la jugeons. L'an dernier, il nous a passé par les mains. par mois, environ un million de minots de grain, se composant de blé, avoine et orge, en grande partie la production du Nord-Ouest canadien, et nous admettons franchement que ce grain a été traité dans les élévateurs de tête de ligne à Port Arthur et Fort William à notre entière satisfaction. Au commencement d'une année de récolte, nous avons l'habitude de nous procurer les échantillons types des diverses classes de grain trouvées par la commission d'examen à Winnipeg et, lorsque nous faisons nos achats, nous basons nos valeurs sur ces échantillons types. Lorsque le grain arrive à Peterborough, nous le comparons aux échantillons avant de le décharger, et nous sommes heureux de pouvoir dire que nous n'avons jamais encore trouvé nécessaire de demander une nouvelle inspection. Nous admettons, cependant, que nous avons logé une plainte à propos de deux wagons de blé de l'une de nos cargaisons venues *viâ* Midland, parce qu'il contenait une proportion de matière étrangère plus forte que celle donnée dans l'échantillon. La raison en fut donnée par M. R. F. White, agent du Grand-Tronc à Midland, qui expliqua que le blé de ces deux wagons venait du fond d'un compartiment de l'un de leurs élévateurs.

De plus, notre compagnie a eu sous sa considération la question de la construction d'un autre élévateur à quelque endroit convenable dans le Nord-Ouest canadien, et si ce fait s'accomplissait, comme nous croyons sincèrement que cela sera, il est bien possible que nous soyions forcée de construire un élévateur de tête de ligne à Fort-William ou Port-Arthur pour nous permettre d'accumuler des provisions suffisantes de grain pour fournir à nos moulins pendant toute l'année. L'adoption de cet article de la loi mettrait fin à un projet de cette nature.

Après avoir étudié soigneusement la question, nous sommes d'avis que la création d'une commission revêtue de pouvoirs suffisants, unie au système actuel d'inspection par le gouvernement, suffirait amplement pour la protection des intérêts mutuels des propriétaires de moulins et des producteurs de grain.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Alors, je comprends que vous êtes opposés à ces deux articles?—R. Opposés à ces deux articles.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. En vertu de l'article 123, cet élévateur de tête de ligne ne devrait pas être éloigné du moulin?—R. Vous concevez que, si nous faisions les dépenses de la construction d'un élévateur de tête de ligne à Fort-William, les dépenses extraordinaires, les charges fixes et les gages seraient pratiquement les mêmes et nous voudrions probablement faire comme nos concurrents: par exemple, comme fait actuellement la maison Ogilvie.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Considérez-vous votre moulin comme un moulin à farine?—R. Farine et avoine, céréales.

L'honorable M. TALBOT.—Cet article ne s'applique pas à un élévateur de tête de ligne employé ou exploité en rapport avec un moulin à farine situé au même endroit que cet élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Cet article aurait effet contre vous sous ces circonstances?—R. Oui.

Par l'honorable M. Young:

Q. Tiriez-vous vos expéditions de l'élévateur de tête de ligne à Fort-William?—R. Nous achetons notre grain par l'entremise d'une maison de courtage à Winnipeg; tous les reçus d'entrepôt sont remis à la *Lake Clearance Association* et les expéditions

du grain sont entièrement entre ses mains. Une cargaison viendra de l'*Empire,* une autre du *Canadien Pacific* et uen autre du *British American,* quelque soit l'élévateur de tête de ligne où la *Lake Clearance Association* a le grain au moment où l'expédition est faite.

Q. Vous ne remarquez aucune différence?—R. Aucune différence.

Q. Si vous recevez du grain de Fort-William, vous n'avez pas le choix quant à l'élévateur de tête de ligne d'où il vient?—R. Non.

Q. Vous passez un million de boisseaux par mois?—R. Oui, approximativement.

Q. Dont la plus grande partie vient de l'Ouest?—R. Du Nord-Ouest canadien.

L'honorable M. POWER.—Si votre moulin doit être regardé comme un moulin à blé, ne seriez-vous pas exemptés?

L'honorable M. LOUGHEED.—Non, parce que ce moulin devra être situé au même endroit que l'élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Cet élévateur, que vous vous proposez de construire, servira à d'autres fins que celles de votre moulin à Peterborough?—R. C'est une question à décider. Indubitablement, comme question d'affaires, nous désirerions concourir avec les compagnies qui font des opérations à cet endroit, si nous y allons.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Votre compagnie a-t-elle du capital dans quelqu'un de ces élévateurs de tête de ligne?—R. Je ne pense pas qu'elle y ait un dollar, pas un dollar à ma connaissance.

Q. Quelqu'une de ces compagnies a-t-elle du capital dans l'entreprise de Peterborough?—R. Non, pas à ma connaissance.

Q. Ceci ne vous intéresserait qu'en ce que votre moulin ne serait pas situé au même endroit que l'élévateur?

L'honorable M. LOUGHEED.—Leur moulin serait à Calgary.

Le PRÉSIDENT.—Ou à Prince-Albert.

Le TÉMOIN.—Je suis allé aux deux endroits. Nous avons actuellement à Peterborough une capacité d'emmagasinage d'un million et trois quart.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous achetez simplement pour votre usage?—R. Nous vendons un peu de blé, pas beaucoup d'avoine.

Q. Vous ne faites pas d'opérations sur le blé?—R. Oui, nous opérons un moulin à blé.

Q. Si vous aviez un élévateur de tête de ligne à Fort-William, craindriez-vous le mélange à Midland?—R. S'il peut y avoir du mélange, je ne vois pas pourquoi il ne se produirait pas à Midland comme à Fort-William. Lorsque nous avons fait cette plainte au sujet de ces deux wagons, nous avons reçu un échantillon du grain tiré de la cargaison de M. Gibbs à Fort-William, et c'est l'échantillon dont nous nous sommes servis. Nous recevons un échantillon de chaque chargement, et nous espérons avoir à Peterborough du grain de même qualité que cet échantillon.

DONALD MORRISON, représentant la *Western Terminal Elevator Company,* s'adresse alors au comité.

Je ne suis arrivé que ce matin et je n'ai pas eu le temps de me préparer. La question que je pourrais traiter l'a été par des personnes peut-être mieux renseignées que moi, celle de la perte que subiraient les parties n'ayant plus le contrôle des élévateurs.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Où se trouve la *Western Terminal Elevator*?—R. A Fort-William.

M. Morrison lit la lettre suivante:

OTTAWA, 21 mars 1911.

L'honorable MELVIN JONES,
Président du comité spécial du Sénat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Le président et le gérant général de la *Western Terminal Elevator Co.* étant absents en Angleterre, on m'a demandé, en ma qualité d'actionnaire, de dire quelques mots de protestation contre la mise en vigueur des articles 123 et 242 de la loi concernant les grains, actuellement à l'examen. La mise en vigueur de cette loi me semble déraisonnable et injuste parce qu'elle porterait sérieusement atteinte au placement que les divers actionnaires ont fait, de même qu'à la garantie possédée par les banques canadiennes qui nous ont avancé la partie de notre capital non payée par les actionnaires

Notre élévateur de tête de ligne est alimenté par six compagnies différentes, qui exploitent environ 110 élévateurs régionaux situés au Manitoba, dans la Saskatchewan et l'Alberta et qui ,dans une année ordinaire, disposent de six millions de boisseaux de grain au moins. Ces compagnies sont : la *Prairie Elevator Co.*, la *State Elevator Co.*, la *Central Elevator Co.*, la *Golden West Elevator Co.*, la *Beaver Elevator Co.* et la *Western Elevator Co.* On a beaucoup parlé ici, aujourd'hui, du mélange dans les élévateurs de tête de ligne. Pour sauver du temps, je dirai de suite que notre élévateur n'a été trouvé coupable d'infraction à la présente loi en aucun sens, à ma connaissance.

Il me semble que le gouvernement dans la nouvelle commission aura amplement les moyens de rencontrer toute difficulté qui pourra surgir à l'avenir à propos de le'xploitation des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur sans porter préjudice aux intérêts des actionnaires innocents et je plaide en leur nom.

Sincèrement votre,

(Signé) DONALD MORRISON.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Quelle est la capacité de votre élévateur?—R. Environ neuf cent mille boisseaux.

Q. Combien d'argent avez-vous mis dans cette entreprise, environ?—R. Près de $400,000.

Q. Les intérêts représentés par votre élévateur le sont-ils pareillement dans le commerce de grain?—R. Oui, tous; les six compagnies possèdent réellement l'élévateur de tête de ligne.

Q. Je suppose que les membres des compagnies aussi sont intéressés dans le commerce de grain, en dehors des élévateurs?—R. Oui, monsieur, vous avez raison.

Par l'honorable M. Young:

Q. Les actionnaires sont-ils restreints au Canada?—R. Oui. En autant que je sache ils sont tous au Canada.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous dites que les six compagnies mentionnées par vous sont des compagnies faisant affaires dans l'intérieur?—R. Oui.

Q. Vous dites que, pratiquement, elles possèdent cet élévateur?—R. Oui.

Q. A votre connaissance, ces six compagnies sont-elles sous le contrôle des Peavey?—R. Je sais qu'ils n'en contrôlent aucune.

Q. Ce sont toutes des compagnies indépendantes?—R. Oui.

Q. Combien ces compagnies ont-elles d'élévateurs en opération dans l'intérieur? —R. Environ cent dix.

Q. Répandus dans le Manitoba et la Saskatchewan?—R. Quelques-uns dans l'Alberta, mais un petit nombre.

Q. Vos gens ne sont pas mêlés à cette poursuite?—R. Je comprends que non. Je n'étais pas ici lorsque les procédures ont été prises, mais je comprends qu'ils n'y ont été mêlés en aucune façon.

Q. Vous n'en savez rien?—R. Je l'aurais su s'ils l'avaient été.

Q. Vous ne connaissez rien des circonstances dans lesquelles les procédures ont été prises,ni pourquoi?—R. Je comprends qu'il s'agit d'une accusation de mélange de grain.

Q. Quand cette accusation a-t-elle été portée, dans quel mois de l'année?

L'honorable M. Young.—Il dit qu'il n'était pas ici.

L'honorable M. Davis.—Il sait dans quel mois de l'année l'accusation a été portée? —R. Ce roit être après mars.

Le Président.—Savez-vous dans quel mois de l'année?—R. Non.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Quelles sont les possibilités ou les probabilités résultant de la séparation des intérêts, savoir, les intérêts de l'élévateur de tête de ligne de ceux des élévateurs régionaux, et de la cession des intérêts dans l'élévateur de tête de ligne, au sujet des pertes; c'est-à-dire, si l'on prend en considération le pouvoir conféré par cette loi au gouvernement de mettre l'élévateur de tête de ligne sous le contrôle et pratiquement en la possession de la Commission?—R. Comme question de fait, je ne vois pas comment les élévateurs pourraient être exploités. Nous ne pourrions pas vendre l'élévateur. Je ne connais personne d'assez peu de jugement pour acheter cet élévateur s'il ne peut l'alimenter.

Q. De sorte que, si ces deux articles étaient mis en vigueur et obligeaient la séparation des intérêts, vous êtes raisonnablement certain que vous ne pourriez pas vendre vos intérêts dans l'élévateur de tête de ligne?—R. Oui, je suis bien positif à ce sujet.

Q. Et cela vous représenterait pratiquement la perte du montant placé dans cette entreprise?—R. Pratiquement le montant placé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous dites que vous ne pourriez exploiter un élévateur de tête de ligne si vous ne pouviez l'alimenter. Les élévateurs de tête de ligne ont-ils plus de capacité qu'il n'est actuellement requis pour la récolte moyenne de l'Ouest?—R. Non, pas que je sache.

Q. Y aurait-il assez de grain pour tous les élévateurs de tête de ligne si vous n'aviez pas une chaîne d'élévateurs à l'extérieur; le grain produit dans l'Ouest n'aurait-il pas à se rendre aux élévateurs de tête de ligne, qu'il passe par vos établissements ou par d'autres?—R. Il s'y rendrait; mais s'il ne passait pas par chez moi, je ne retirerais aucun avantage.

Q. S'il n'y a pas là plus de capacité qu'il n'en faut pour recevoir une récolte, vous auriez nécessairement votre part?—R. Prenez le chemin de fer Canadien du Pacifique; les wagons qui arrivent, ordinairement dirigés sur le chemin de fer Canadien du Pacifique sous les soins de personne, sont déchargés dans les élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique. La même chose se pratique pour les autres élévateurs et chemins de fer, le Grand-Tronc et le Canadian-Northern.

Q. Dans les constructions et l'exploitation de cet élévateur, ne calculez-vous pas recevoir assez d'argent par le grain qui y passe, que ce grain soit votre propiété ou

celle d'autres personnes, pour payer les frais établis et donner un rapport sur votre placement?—R. Non.

Q. Obtenez-vous un dividende?—R. Nous n'en avons pas encore eu.

Q. Vos prix sont-ils trop bas?—R. Je pense que nous avons gagné quelque argent, mais, comme je l'ai dit, nous avons emprunté des banques....

Q. Cela est possible; mais le grain qui passe par l'élévateur de tête de ligne paie-t-il les frais et les dépenses courantes et rapporte-t-il un dividende?—R. Cela serait si les circonstances présentes étaient continuées, mais non pas s'il n'y avait pas d'alimentateurs. Je crois que c'est le grain que nous y envoyons qui fait le gain possible.

Q. Quelle est la comparaison entre les frais à cet endroit et ceux des élévateurs de l'autre côté des lacs?—R. Je ne suis pas prêt à répondre, je ne sais pas.

Q. Vous dites que si l'on vous empêchait d'exploiter des élévateurs inférieures cette propriété ne vous serait d'aucune utilité?—R. Je le crois fermement.

Q. Lorsque vous avez commencé cette entreprise, saviez-vous que le gouvernement avait le contrôle du commerce de grain?

L'honorable M. LOUGHEED.—La loi n'avait pas ce point en vue.—R. Nous n'avons pas supposé un instant qu'une loi comme celle-ci pourrait être adoptée.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je suppose que vous avez une charte fédérale vous autorisant à exploiter un élévateur de tête de ligne?—R. Je n'en connais pas bien tous les détails, mais je suis à peu près certain que c'est une charte fédérale.

Le PRÉSIDENT.—Nous pourrons avoir ces renseignements.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous prétendez que l'élévateur de tête de ligne ne pourrait pas être exploité séparément des élévateurs intérieurs sans encourir des pertes?—R. C'est ce que je crois.

Q. Vous dites que les six compagnies sont propriétaires de cet élévateur?—R. Oui.

Q. Vous ne savez pas quels sont ceux qui composent les six compagnies?—R. Je connais quelques-uns des actionnaires. Naturellement, les actions sont nombreuses et grandement subdivisées.

Le PRÉSIDENT.—Vous dites que ces compagnies sont indépenantes des autres?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT.—Il ne veut pas connaître les individus.

L'honorable M. DAVIS.—Non, ce que je veux faire établir, c'est que certaines personnes faisant affaires dans le pays ont de grands intérêts aux Etats-Unis en même temps qu'ici. Les Peavey ont admis qu'ils contrôlaient d'autres compagnies et j'ignorais si quelqu'une de celles-ci était sous leur contrôle?—R. Non, aucune d'elles. Ni les Peavey ni ceux que M. Douglas a mentionnés ce matin n'ont aucun intérêt dans ces compagnies, que je sache; et je crois que je le saurais s'ils en avait.

M. J. C. GAGE, représentant la *Consolidated Elevator Company,* de Fort-William, s'adresse à la commission.

En ma qualité de président et gérant général de la *Consolidated Elevator Company,* laquelle possède à Fort-William un élévateur de tête de ligne à l'épreuve du feu (tuiles, acier et béton) d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux, permettez-moi de vous exposer l'effet qu'auraient les articles 123 et 242, particulièrement, de la loi concernant les grains actuellement en discussion. L'édifice de la compagnie ci-dessus, pour une capacité d'un million de boisseaux, a été construit en 1906 et une addition pour une capacité d'un autre million de boisseaux a été complétée en 1910, représentant un placement total de près $1,000,000. Les obligations de la compagnie ont été achetées par la *Minnesota Loan and Mortgage Company* et vendues par elle aux Etats-

Unis et au Canada. La seconde émission couvrant la nouvelle addition a été assurée par la même compagnie, à laquelle nous avons dû nous adresser après avoir tenté sans succès de placer les obligations au Canada et en Angleterre. La raison qui m'ont déterminé à venir ici à cette époque est une lettre de la *Minnesota Loan and Trust Company,* exprimant de grandes alarmes au sujet de la loi pendante à Ottawa, l'article 242 spécialement, et son effet désastreux sur les obligations détenues par elle. La base de son prêt reposait sur la garantie des opérations devant être faites à l'élévateur de tête de ligne par suite de la possession des élévateurs régionaux par les actionnaires de la *Consolidated.*. Les compagnies d'élévateurs régionaux intéressées dans la *Consolidated* sont *l'International Elevator Company, l'Imperial Elevator and Lumber Company,* la *North Star Grain Company,* la *Saskatchewan Elevator Company, Peter Jansen and Company, W. J. Bettingen and Company, l'Inland Grain Company,* la *Saskatchewan and Western Elevator Company,* possédant 230 élévateurs régionaux qui représentent environ $1,250,000. Ainsi, 95 pour cent des opérations consolidées originent des élévateurs régionaux alimentateurs, et la balance est fournie en grande partie par trois fortes compagnies meunières qui n'ont pas d'élévateurs de tête de ligne à Fort-William.

L'article 242, s'il est adopté, aurait pour résultat la fermeture de l'élévateur de tête de ligne de la *Consolidated,* vu que ce dernier serait privé de toutes ses opérations, pratiquement. Je ne puis concevoir que l'article 242 puisse avoir un bon effet quelconque pour la raison que, sous l'opération de la loi actuelle concernant les grains unie à l'enregistrement des reçus d'entrepôt, la compagnie régionale et la compagnie de tête de ligne n'ont pas plus de contrôle sur le grain dans les élévateurs de tête de ligne qu'elles n'en ont sur le grain qui appartient au public.

Je suis donc forcé de conclure que la présence de l'article 242 est due à l'ignorance relative aux conditions qui régissent les élévateurs de tête de ligne, et il semble déraisonnable de croire que le Sénat du Canada adoptera une loi de cette nature.

Je ne demande pas un traitement préférentiel; je demande égalité avec les autres entreprises de même nature, ce qui rendra impossible l'adoption des articles que nous discutons. Le seul effet sera la perte complète de notre élévateur de tête de ligne à Fort-William, et si c'est là l'objet de cet article, il faudrait en adopter un autre qui obligerait le gouvernement à acheter les propriétés que la loi rend sans valeur pour nous. Nos actionnaires, je crois, ne s'opposeraient pas à cette mesure. Toute autre manière de faire entraînera beaucoup d'injustice et de perte pour quelques actionnaires et la banqueroute pour d'autres, et je ne puis croire que ce soit l'objet du gouvernement du Canada.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Si les deux intérêts étaient séparés, si l'élévateur de tête de ligne était administré comme une entreprise distincte, pourriez-vous rencontrer les obligations qui en dépendent, les obligations financières?—R. Si les deux entreprises étaient séparées?

Q. Oui; en supposant que vous portiez au débit de l'élévateur de tête de ligne ce qu'il coûte. Vous avez, je comprends, des obligations pendantes pour un montant d'un million de dollars?—R. Pas pour ce montant.

Q. Vous avez un million de dollars dans l'élévateur de tête de ligne?—R. Oui.

Q. S'il avait à se suffire à lui-même et s'il était séparé des lévateurs régionaux, pourriez-vous rencontrer vos obligations sur les débentures et payer un dividende raisonnable sur votre capital?—R. Nous ne le pourrions pas. Nous aurions à rencontrer nos obligations de garantie. Une partie de cette émission est naturellement garantie; nous aurions à rencontrer cette partie par quelque autre moyen, non par les gains de l'élévateur de tête de ligne.

L'honorable M. THOMPSON.—Vous le pourriez si vous receviez la même quantité de grain?—R. Oui, dans ce cas; mais en ma qualité de commerçant de grain, je sais que c'est impossible.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Quel percentage de grain recevez-vous dans vos élévateurs régionaux?—R. Quatre-vingt quinze pour cent.

Q. Si les deux entreprises étaient séparées?—R. Il faut environ cinq millions de boisseaux de grain avant que l'on commence à gagner quelque chose.

Par l'honorable M. Davis:

Q. En supposant que les deux entreprises soient séparées, une partie du grain dirigé sur tous ces deux cents trente élévateurs n'irait-elle pas dans le vôtre?—R. Comment pouvez-vous les séparer? En vertu de cette loi, nous ne pourrions le faire si nous avons un intérêt dans cet élévateur de tête de ligne Quel bien en résulterait-il?

Q. En supposant que votre établissement soit administré comme un élévateur de tête de ligne séparément des autres, n'auriez-vous pas une partie de ce trafic des deux cent trente élévateurs régionaux; vous ne pouvez pas prétendre que vous ne recevriez pas une partie de ce grain?—R. Notre expérience nous porte à croire que nous n'en aurions pas. Le grain ne prendrait pas cette route, sauf lorsque tous les élévateurs de Fort-William seraient engagés; je présume que nous aurions alors le surplus.

Q. Devons-nous comprendre que vous perdez de l'argent sur vos élévateurs de tête de ligne et que vous le refaites sur les élévateurs de l'intérieur?—R. Je ne crois pas avoir dit cela.

Q. Vous avez déclaré que l'élévateur ne paierait pas?—R. Cet élévateur paierait avec le même volume de grain que nous avons maintenant; mais vous devez comprendre que le fret qui origine sur le chemin de fer va à ces élévateurs. Les compagnies de chemin de fer, si elles le peuvent, n'enverront pas le grain aux élévateurs dans lesquels elles ne sont pas intéressées.

Q. Vous pensez qu'il y a actuellement à Fort-William et Port-Arthur beaucoup plus de capacité qu'il n'en faut aux élévateurs de tête de ligne?—R. Je n'ai pas dit cela; il peut n'en être pas ainsi. Il peut y avoir des temps de congestion; somme toute, il peut y avoir actuellement capacité suffisante; mais le Canada Ouest progresse assez rapidement. Nous pouvons avoir 200 millions de boisseaux de grain cette année, tandis que nous n'en avons eu que cent millions l'an dernier.

Q. Quelqu'un a dit ici ce matin, en parlant des classes, qu'il a été perdu plus de dix pour cent sur certaines classes, ainsi apparemment il se perd de l'argent dans le pays?—R. Ce n'est pas la conséquence.

Q. S'il se perd de l'argent dans les élévateurs régionaux et dans les élévateurs de tête de ligne, il est étonnant que la population puisse exister?—R. Je n'ai pas fait telle déclaration.

Par le Président:

Q. Je crois que ce n'est guère la meilleure manière de recueillir les témoignages. On peut faire croire au public que cela a été dit. Je ne pense pas que personne ait dit que cette industrie n'est pas profitable.—R. Si nous perdions de l'argent, nous ne serions pas ici.

Le Président.—Je pense que la meilleure manière est de poser une question directe et d'obetnir une réponse directe.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Combien y a-t-il de compagnies faisant affaires avec la vôtre et reliées à elle?—R. Je ne me rappelle pas le nombre, sept ou huit. Elles sont toutes nommées dans ce document.

Q. Savez-vous personnellement s'il y a deux ou trois de ces compagnies dans une ville, qui font des opérations dans l'intérieur?—R. Oui je sais absolument où sont situés tous ces élévateurs, et bien que je ne sois pas intéressé dans toutes les compa-

gnies, je suis un concurrent de toutes celles qui sont intéressées dans le consolidé, et je sais où sont situés les élévateurs.

Q. Y aurait-il plus d'une compagnie ou de deux compagnies faisant des opérations dans une même ville?—R. C'est possible. Je suis fâché de dire qu'il y a des endroits où il y en a de même, et c'est la pire concurrence que nous pouvons rencontrer; et il y a peut-être à l'œuvre une douzaine d'influences concurrentes.

Q. Nous avons parlé de concurrence, concurrence réglant ceci et cela; ce que je voudrais savoir, c'est si vous avez réellement de la concurrence lorsqu'il y a trois, quatre, cinq ou six compagnies liées à cet élévateur de tête de ligne et opérant dans une même ville? Je ne puis voir où est la concurrence?—R. Je ne pense pas que vous ayiez jamais été dans les opérations de grain. Plusieurs influences concurrantes sont à l'œuvre dans le commerce des grains, et s'il n'y avait pas concurrence, le cultivateur ne serait pas forcé de faire passer son grain par un élévateur de tête de ligne.

Par le Président:

Q. Dans les diverses compagnies, y a-t-il dans le Nord-Ouest du Canada certaines stations où les diverses compagnies ont des élévateurs -plus d'un?—R. Oui, il y a quelques stations.

Q. Y a-t-il concurrence en achetant là où il y en a plus d'une?—R. Oui. Naturellement, les lignes régionales sont indépendantes. Il n'y a pas de rapport, sauf que le grain est tenu là; naturellement on laisse venir le grain à cet élévateur de tête de ligne, mais cela ne veut pas dire une communauté d'intérêt.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. De sorte que, entre les différents élévateurs exploités par des compagnies différentes, il y a une vive concurrence?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Y a-t-il la même concurrence entre ces divers élévateurs régionaux s'ils n'étaient actionnaires du même élévateur de tête de ligne?—R. Pas la moindre.

Par l'honorable M. Davis:

Q. La bourse aux grains ne fixe-t-elle pas chaque jour le prix des grains?—R. Non, elle ne le fait pas. Le prix du marché est réglé en concurrence ouverte. Il y a un certain prix, le prix courant de clôture, et le prix est annoncé.

Q. Si vous exploitiez un élévateur dans une ville, la bourse aux grains vous enverrait les prix?—R. Non, je ne pense pas que la bourse aux grains n'ait rien à faire avec cela. C'est une association qui envoie les prix.

Q. Le prix est le même pour tous?—R. Oui.

Q. Et il vient d'une seule source à Winnipeg?—R. Oui. Vous ne pouvez avoir qu'un seul prix sur le marché, quelque soit celui qui le fixe.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Si ces deux articles étaient mis en vigueur et si vous étiez forcés de séparer vos intérêts, l'élévateur de tête de ligne de l'élévateur régional, quel serait l'effet sur le status financier de votre compagnie?—R. L'effet serait désastreux. Je ne puis dire ce que les actionnaires seraient appelés à faire par la compagnie, de se charger des obligations; nous ne pourrions certainement pas exercer à l'avenir les opérations d'une compagnie d'élévateurs consolidée.

Q. Pouvez-vous séparer vos dépenses sur l'élévateur de tête de ligne, et rembourser ces dépenses en faisant une vente de l'élévateur de tête de ligne, en vue du caractère sévère de la loi?—R. Non, à moins que le gouvernement ou les chemins de fer s'en chargent. Le chemin de fer canadien du Pacifique pourrait le faire, mais je crois qu'il n'est pas très anxieux d'augmenter ses charges. Cela n'est pas très probable.

Q. Vous ne pensez pas que vous pourriez en faire la vente sur le marché?—R. J'en suis certain.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Avez-vous eu quelque chose à faire avec ces transactions l'automne dernier? —R. Oui.

Q. A quelle époque le gouvernement a-t-il appris cela. N'est-ce pas dans le mois de décembre?—R. Je ne sais, je ne me rappelle pas. C'est quelque temps pendant l'hiver. Je ne sais exactement en quel mois.

Q. Il s'est passé de décembre au mois d'août suivant avant qu'aucunes procédures ne fussent prises?—R. Il y a eu l'enquête. Je ne pense pas qu'il se soit écoulé beaucoup de temps entre l'enquête et l'institution des actions. Cela a duré six ou sept semaines. Je sais que nos livres ont été examinés. Notre compagnie a insisté pour que les livres fussent apportés, et une amende a été imposée.

Q. Votre compagnie s'est-elle avouée coupable?—R. Oui, nous nous sommes avoués coupables sur une question technique, coupables d'une avance de grain. Je suppose que le point dont vous voulez parler est le mélange des classes de grain. Nous n'avons pas été trouvés coupables de mélange. Il y a une amende nominale de $50 pour avoir fait une avance de grain, non pour mélange. Rien de cette nature n'a été prouvé.

Q. Pourquoi avez-vous été mis à l'amende?—R. Pour avoir fait une avance à la *Lake Shippers' Association.*

Par l'honorable M. Davis:

Q. Une avance d'argent?—R. Non, une avance de grain. Un navire chargé, en détresse dans le port, avait besoin d'un peu de blé.

Q. C'est une infraction à la loi?—R. Oui; c'est une coutume en vogue depuis grand nombre d'années à Fort-William.

Par l'honorable M. Young:

Q. Un prêt de blé?—R. Oui, un connaissement représentant un chargement de blé adressé à la maison; nous faisions une avance du blé que nous avions en mains contre ce blé qui devait le remplacer.

Q. Vous avez été condamnés à une amende de $50?—R. Oui.

Par l'honorable M. Davis:

Q. On a dit qu'il y avait une différence d'une certaine quantité entre le blé classifié dans l'élévateur et celui classifié à la sortie de l'élévateur?—R. La prétendue plainte était une erreur de 80,000 boisseaux dans le rapport, et la raison de cette erreur était l'avance de blé. C'est le point. Il n'y a pas une d'erreur que je connaisse. La seule erreur que je connaisse est celle de 16 boisseaux dans la quantité totale....

Q. Cela a eu lieu à la clôture de la navigation?—R. Je crois que c'est avant cela.

Q. Quand la transaction a-t-elle eu lieu?—R. Je crois que c'est au printemps.

Q. Une autre personne dit que c'est au mois d'août?—R. Il peut avoir raison, je ne donne pas ceci comme un fait. Je ne sais pas. Je crois que c'était au printemps, six ou sept semaines après que les plaintes furent portées.

Q. D'après votre déclaration, vous avez prêté du grain en décembre, à la clôture de la navigation?—R. Je ne me rappelle pas exactement à quelle époque.

Q. Et la poursuite n'a été instituée qu'au mois d'août suivant?—R. Oh, cela est inexact.

Q. Le gouvernement a eu tout ce temps pour s'enquérir et voir s'il y avait sujet de plainte?—R. Il n'y a rien là-dedans.

M. Wells.—L'enquête a été terminée en décembre, la cause est venue en mars et elle a été close en août.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Les derniers rapports indiquaient que le nombre de boisseaux des n°s 1 et 2 *Nord* que vous avez reçus correspondait avec celui des boisseaux livrés?—R. Approximativement. Il serait impossible de les avoir absolument exacts. Il ne serait pas possible dans le mouvement de neuf ou dix millions de boisseaux de blé d'arriver exactement au même résultat.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Etes-vous en faveur du mélange?—R. Cela dépend. Cela ne fait aucune différence dans mes opérations, que nous mélangions ou non. Au point de vue de l'argent à faire, je ne vois pas que cela ferait une grande différence parce qu'il y aurait concurrence. Si nous avions un monopole, cela pourrait être avantageux au point de vue financier.

Q. Seriez-vous en faveur?—R. Je ne pense pas que la manière adoptée en Canada pour le maniement soit une méthode scientifique. Je crois que l'autre est une méthode plus scientifique et serait plus profitable au producteur. Je crois que les cultivateurs perdent énormément dans ce pays, sur le grain de classe inférieure spécialement. Il peut y avoir une légère hausse du prix en conservant l'identité des classes plus élevées, mais je crois que cette hausse est compensée par la perte sur les classes inférieures.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Comment cette perte se produit-elle?—R. Parce qu'il y a tant de classes différentes qu'il n'y a pas de marché établi pour un type. Par le mélange on crée un type, et un marché peut être établi pour ce type. Comme il y a maintenant quelque chose comme deux cents classes, s'il n'y a qu'une petite quantité d'une classe, celle-ci ne trouve pas de marché parce que cette quantité n'est pas suffisante pour intéresser l'acheteur. Il ne peut trouver un marché assez important pour l'intéresser. Tandis que le mélange d'un grand nombre de types constituera une classe étalon qui est reconnue sur le marché du monde, et cette classe peut trouver un marché.

Q. Quelqu'une de vos compagnies a-t-elle vendu des élévateurs au gouvernement du Manitoba?—R. Une compagnie en particulier, dans laquelle je suis intéressé, a vendu huit établissements, et je crois que les autres compagnies en ont vendu quinze ou vingt entre elles. Je ne sais le nombre exact parce que je ne connais rien des autres compagnies. Le fond de leurs affaires ne me regarde pas, mais nous contribuons au même élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Avez-vous plus d'élévateurs dans la Saskatchewan que dans le Manitoba?—R. Oui, nous en avons deux contre un.

Q. Vous savez que le gouvernement local a agi?—R. Oui, il a présenté un bill que j'ai lu. La loi a été adoptée.

Q. Je suppose que vous êtes disposé à vendre vos élévateurs?—R. Je suis prêt à vendre tout ce que j'ai dans l'ouest du Canada si je puis en avoir le prix coûtant.

Par l'honorable M. Kirchhoffer:

Q. Anxieux de vous débarrasser aussitôt que possible?—R. Oui, je suis bien disposé à abandonner le commerce du grain; si je puis rentrer dans mes fonds, je serais content de l'abandonner.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Vous avez parlé de deux cents classes. Qui a fait les classes?—R. Eh bien, les variétés de chaque classe, par exemple....

Q. Combien sont reconnues par la loi concernant les grains?—R. Il y a plusieurs variétés de chaque classe....

Le PRÉSIDENT.—Il ne parle pas des classes établies. Il mentionne le fait qu'il y a deux cents variétés de grain produites, qui sont classifiées différemment et qui ne se ressemblent pas exactement.

Par l'honorable M. Young:

Q. Il y a les fluctuations?—R. Il peut y avoir dix graduations d'un blé du nord à cause de la nielle, etc.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Comment se fait-il que certaines classes ont été perdues de vue?—R. Je ne pense pas que les archives de Fort-William fassent voir qu'aucune classe ait disparu cette année.

Q. Vous avez le n° 1 extra dur?—R. Le pays ne produit pas beaucoup de blé dur.

L'honorable M. DOUGLAS.—On ne produit pas actuellement assez de ce blé dur n° 1 dans le pays; il ne vaut pas la peine d'en faire une classe. Nous le mettons de côté et nous avançons le n° 1 du nord à la plus haute classe. C'est jouer avec le commerce et lui donner un prix apparemment....

M. GAGE.—Savez-vous quelle est la différence de prix entre le n° 1 du nord et le n° 1 dur?

L'honorable M. DOUGLAS.—Décidément.

M. PAGE.—S'il y a quelque différence, elle est d'un cent environ en plus.

L'honorable M. DOUGLAS.—Elle est de beaucoup plus.

M. PAGE.—Pas depuis ces dernières années dans le commerce de grain de l'Ouest, que je sache. Je désire déclarer à propos de ces classes que nos pertes se sont élevées cette année à 24 pour 100 dans la *International Elevator Company*. Je ne suis pas particulièrement orgueilleux de cette déclaration, mais c'est le fait.

L'honorable M. DOUGLAS.—Que ce soit à tort ou à raison, je suis informé et, de fait, je sais par expérience personnelle que lorsque quelqu'un offre d'acheter sur la voie une charge de grain, on vous offre une certaine classe de grain à un certain prix; d'après mon expérience personnelle, je trouve qu'il est mieux de ne pas négocier avec ces compagnies, parce que je puis obtenir une classe plus élevée pour mon grain et avoir un meilleur prix en négociant aux Lacs par l'intermédiaire de courtiers de marchandises et avec les banques. On n'offre jamais le prix pour le n° 1 dur. Il n'est plus question du n° 1 dur; il y a aussi le n° 1 extra dur. En ces temps-là, on considérait ce blé comme étant de trop bonne qualité pour le mentionner parmi les échantillons parce qu'il pouvait probablement faire tomber le prix des produits de certains districts de la région et il fut en conséquence laissé de côté. Je me rappelle avoir été présent lorsqu'il y eut perturbation dans les classes à Ottawa. Il y avait 25 sacs de blé magnifique contre la muraille et je demandai pourquoi ce blé était mis de côté et rejeté. Je fus informé par des personnes nommées par le gouvernement—et je crois avoir eu quelque chose à faire avec leur nomination—qui me dirent: "Ce blé est réellement trop bon. Il pèse 64 livres au boisseau. Si nous mettons ce blé dans cette classe extra et établissons certaines classes commerciales, nous allons frapper Portage-la-Prairie et quelques autres districts", et la conséquence est que ces classes élevées furent perdues de vue, et maintenant nous avons 200 classes au-dessous d'elles. Cela est illégal. Ces classes ne sont pas légalement reconnues. Nous ne marquons pas ces classes. L'inspecteur du gouvernement ne le fait pas.

Par l'honorable M. Young:

Q. Achetez-vous du blé dans les élévateurs?—R. Oui, nous achetons le blé de toutes manières concevables, où il nous est offert.

Q. Comme règle, achetez-vous sur l'inspection de Fort-William?—R. Je dirais, sans calculer, que 75 pour cent sont soumise à la classification à Winnipeg. Si le blé est classifié comme n° 1 dur, nous payons pour le blé n° 1 dur.

Q. En supposant que l'on vous offre un wagon de blé qui n'a pas passé par l'élévateur, qu'offririez-vous?—R. Le prix offert serait sur la base de la classification à Fort-William.

Q. Vous donneriez par téléphone les prix de Fort-William?—R. Exactement.

Q. La classification ne serait pas entre vos mains, comme acheteur?—R. Non; dans une petite proportion de nos opérations, nous achetons par charge de wagon.

Q. Sur la voie?—R. Non, le blé est inspecté à Fort-William.

Q. La coutume est d'offrir au vendeur le prix de Fort-William, sur une base de classes?—R. Sur la classification de Winnipeg.

Vous ne pourriez tromper le cultivateur de cette façon?—R. Non, je n'ai jamais pu le faire.

Q. On a dit il y a un moment qu'il y a eu des pertes sérieuses dans la division de classification, dans la classe inférieure; veuillez en donner l'explication au comité?—R. Des pertes sérieuses pour les cultivateurs. J'ai donné comme raison qu'il y a tant de classes qu'il faut beaucoup d'espace dans les élévateurs de tête de ligne et il n'y a pas une quantité suffisante d'aucune de ces classes particulières pour établir un grand marché. Il faut ordinairement à l'acheteur des pays étrangers deux ou trois mois pour découvrir quel sera le type de blé pour l'année.

Q. Veuillez nommer un ou deux de ces types, simplement pour nous indiquer ce que vous voulez dire?—R. Je ne sais, aucune des classes une, deux, trois du blé nord. Une charge de blé n° 1 du Nord peut être légèrement humide, très peu. Il arrive à Fort-William et il est classé comme "légèrement humide". Si le blé reste quelques jours ou quelques semaines dans l'élévateur, il devient parfaitement sec, mais il doit être livré comme blé humide.

Q. Ce blé n'est-il pas envoyé à un élévateur-hôpital?—R. Pas nécessairement, pas le blé légèrement humide.

Q. Le blé niellé y est envoyé?—R. Le blé niellé n'est pas tout envoyé à l'hôpital. Il est emmagasiné en son état originaire.

Q. Vous risqueriez-vous à mettre du grain humide avec du bon grain?—R. Je me risquerais à mettre du grain légèrement humide.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Lorsque le grain est emmagasiné et qu'il sèche, cela ne l'améliore-t-il pas?—R. Oui, mais il est classifié comme grain humide, et le cultivateur reçoit 3, 4, 5 ou 6 cents de moins pour le grain de ce wagon en particulier, bien que ce blé soit aussi bon que l'autre. C'est la loi.

Q. Cela ne détériore pas le grain?—R. Certains meuniers mouillent leur grain avant de le moudre. Le blé est ainsi en bon état pour être moulu.

Q. Quelle est la différence de prix entre le n° 4 rejeté et le n° 1 du Nord?—R. Le blé rejeté pour quelle raison, parce qu'il est niellé?

Q. A cause de la nielle?—R. La différence varie de trois à huit ou dix cents par boisseau, selon la demande. Actuellement la demande est très faible. Il semble n'y avoir pas de demande.

Q. Quelle est la différence actuellement?—R. Six ou sept cents, je crois.

Q. S'élève-t-elle jusqu'à dix cents?—R. Oui, j'en ai vendu pour quatorze cents.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Il devait être très endommagé par la nielle?—R. Non, mais le grain de classe supérieure était hors marché; il n'y avait pas de demande pour le blé niellé et nous le vendions pour ce que nous pouvions en obtenir.

Q. Combien de boisseaux de grain avez-vous passés par vos élévateurs terminaux l'année dernière?—R. Environ neuf millions, par un établissement d'un million de capacité. L'addition a été complétée cette année. Nous passons neuf millions de boisseaux par un élévateur de la capacité d'un million de boisseaux.

Par le Président:

Q. Vous n'avez pas fait usage de l'addition à votre élévateur l'an dernier?—R. Non

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez passé neuf millions de boisseaux cette année et vous craignez encore de n'avoir pas d'ouvrage pour cet élévateur si vous étiez séparés de vos lignes?—R. J'en suis certain. C'est pour cette raison que nous ne pouvons déclarer un dividende, que nous ne pouvons commander un volume suffisant d'affaires. Lorsqu'on dépasse un certain volume, on rencontre les frais et la balance constitue un profit. Si on reste au-dessous du volume d'affaires requis pour faire face à nos dépenses fixes, on pert de l'argent. Je crois que l'élévateur consolidé, proportionnellement à sa capacité, fait plus d'affaires que toute autre maison à Fort-William.

Q. Combien, sur cette quantité, a été apporté pour vos élévateurs?—R. Certainement quarte-vingt-quinze pour cent, je crois. Il y a eu une très petite proportion expédiée par quelques personnes.

Q. Vous chargez tant pour manier ce grain; quelle comparaison y a-t-il entre vos prix et ceux chargés par les autres compagnies?—R. Les élévateurs de tête de ligne ne connaissent rien des compagnies fusionnées. Un reçu d'entrepôt est donné et il va à Pierre, Jean ou Jacques dans le commerce. Le prix est chargé d'après ce reçu d'entrepôt et lorsque le chargement est terminé, la perception est faite. Nous ne reconnaissons aucune de ces compagnies.

Q. Les prix de l'autre côté du lac sont beaucoup moins élevés qu'à Port-Arthur?—R. Parlez-vous du côté américain?

Q. Du côté canadien?—R. C'est une classe d'affaires toute différente. Là, ce sont des élévateurs de transfert, non pas des élévateurs de tête de ligne d'emmagasinage. La Commission des chemins de fer a, l'année dernière, soigneusement étudié la question de savoir s'il y a une différence de taux entre les maisons de transfert et les élévateurs de tête de ligne à Fort-William.

Q. Savez-vous quelle est la différence?—R. Non, je sais que le taux est bas.

Q. Votre taux n'est-il pas du double?—R. Je crois qu'il est trois fois aussi haut; il peut être autant que cela. Il n'y a absoument aucune comparaison. Il peut être trois fois autant; il n'y a pas de relation l'un à l'autre.

Q. Comment arrivez-vous à cela; ne coûte-t-il pas aussi cher pour manier un boisseau de blé sur un côté que sur l'autre?—R. C'est une chose absolument différente. Ce sont des maisons de transfert; quelques-uns des chemins de fer y sont intéressées et s'en servent simplement comme partie de leur équipement d'opérations.

Par le Président:

Q. Ils s'en servent pour le transfert du blé du bateau au train?—R. Oui; elles font partie du matériel, elles ne sont pas considérées comme entrepôt, ou comme un établissement d'affaires.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez un prix pour l'emmagasinage et un pour le maniement. Comment les séparez-vous?—R. Les premiers quinze jours comprennent l'emmagasinage, le nettoyage et le chargebent. Après cela, il y a le prix pour emmagasinage.

Q. Vous dites que l'autre est un élévateur de transfert qui reçoit et remet le blé et que le vôtre est un élévateur d'emmagasinage aussi bien qu'un élévateur de

transfert. Combien chargez-vous pour l'emmagasinage et combien pour le transport?—R. Notre première charge est de trois quarts de cent.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Y a-t-il un prix fixe dans tous les élévateurs?—R. Il y a un prix fixe, le prix est le même dans tous les élévateurs, il doit nécessairement l'être.

Q. Ce prix est fixé par la Commission?—R. D'après la présente loi, la Commission a le droit de fixer les prix.

L'honorable M. DAVIS.—Ces messieurs prétendent qu'il est impossible d'exploiter les élévateurs et d'y faire un projet; un élévateur de l'autre côté du lac ne charge que la moitié et il semble rapporter du profit.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Tout revient à ceci: le volume des opérations faites par un élévateur de tête de ligne dépend du volume de celles faites par l'élévateur régional?—R. Oui.

Q. Séparez-vous et vous n'avez rien sur quoi compter?—R. Non.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les affaires auraient à venir à l'élévateur de tête de ligne?—R. Elles n'y viendraient jamais.

Q. Pourquoi prétenderiez-vous qu'elles n'y viendraient pas?

L'honorable M. LOUGHEED.—Il ne peut entrer dans les affaires de l'intérieur.

L.honorable M. DAVIS.—Si l'intérieur produit assez de grain pour tenir en activité tous les élévateurs, je ne vois pas que le fait qu'un homme possède une chaîne d'élévatuers puisse faire une différence.

L'honorable M. LOUGHEED.—Sauf que le propriétaire doit se reposer sur les chargements volontaires de son élévateur.

Par l'honorable M. Young:

Q. Lorsque vous parlez du chargement d'un élévateur, faites-vous allusion aux conditions qui peuvent se présenter avant la clôture de la navigation ou l'emmagasinage d'hiver; c'est l'époque à laquelle vos élévateurs seraient remplis?—R. Oui; ils sont remplis vers le printemps, avant l'ouverture de la navigation. Dès l'arrivée du printemps, les élévateurs sont vides.

Q. C'est au printemps que l'on établit la capacité de vos élévateurs?—R. Oui, le printemps est le seul temps où la capacité de nos élévateurs est fixée; et la somme pour frais d'emmagasinage que nous pourrions percevoir deux mois après la navigation ne serait pas suffisante pour maintenir ce placement.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les chemins de fer n'ont-ils pas été forcés de commencer à sortir le blé pour parer à la congestion?—R. Cela a pu arriver il y a quelques années. Je ne me rappelle pas que ce fait ce soit produit récemment.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Quelle est la capacité d'emmagasinage des élévateurs à Fort-William et Port-Arthur?—R. Je pense qu'elle est d'environ vingt millions; vingt et un ou vingt-deux millions.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. En supposant que la récolte de grain dans le Nord-Ouest augmente de cent pour cent dans un avenir très prochain et qu'il soit nécessaire d'augmenter de cent pour cent la capacité des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, quel encouragement y aurait-il pour le capitaliste de construire de nouveaux élévateurs pour faire face à l'augmentation de récolte, si la présente loi était mise en vigueur?—R. Je ne pense pas qu'aucun homme d'affaires voudrait risquer son capital à moins

qu'il ne puisse voir une chance de succès avant d'y placer ses fonds, et si le public est quelque peu inconstant et veut détourner la marchandise, vous encourez le déplaisir des chemins de fer.

Q. Si l'administration de l'élévateur est pratiquement enlevée des mains du capitaliste, et s'il est disqualifié parce qu'il est intéressé dans le commerce du grain, quel serait l'encouragement?—R. Aucun encouragement.

Q. Engageriez-vous du capital dans pareille entreprise?—R. Certainement non. Il pourrait y avoir une récolte de cent millions de boisseaux de blé, et si l'élévateur a la capacité voulue, sur une base d'exportation, ce blé pourrait passer par ces élévateurs de tête de ligne rapidement sans congestion.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Le placement dans un élévateur à la tête des lacs ne serait-il pas profitable si nous produisons cent millions de boisseaux de blé?—R. Non, à moins que nous puissions contrôler le commerce. Cela pourrait être mieux pour le chemin de fer canadien du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que le témoin a dit au comité environ quinze fois qu'un élévateur indépendant exploité par une corporation privée ne pourrait réussir, à son avis.

L'honorable M. DAVIS.—Le témoin dit cela; personne ne lui a demandé de le dire.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. A votre avis, les plaintes des producteurs de grain sont mal fondées?—R. Oui Les règlements contenus dans la présente Loi concernant le grain rendent absolument inutile, à mon avis, l'article 242, parce qu'il est impossible qu'il se fasse du mélange. Je suppose que l'article 242 est écrit dans l'intention de prévenir le mélange. Nous n'avons absolument pas plus de contrôle sur le grain que nous possédons que sur tout autre wagon de grain; et s'il nous est impossible de mêler le grain que nous possédons, pourquoi cet article est-il nécessaire? Il nous est tout aussi impossible de changer le grain que nous possédons, que celui qui n'est pas à nous. Alors, pourquoi l'article 242 est-il nécessaire?

Par le Président:

Q. Cela est absolument impossible, que vous possédiez ou non l'élévateur?—R. Oui, et c'est le point que je voulais établir.

Q. On vous a interrogé au sujet de la différence des prix à l'extrémité est des lacs et à Fort-William et Port-Arthur. Les élévateurs à l'extrémité orientale des lacs sont-ils la propriété de particuliers, sont-ils exploités par ces derniers pour la réception et le chargement du grain, et ces particuliers en font-ils une opération payante, ou les élévateurs sont-ils la propriété de corporations de transports et sont-il utilisés pour faciliter le maniement du grain?—R. Je ne pense pas avoir la compétence voulue pour répondre à ces questions, mais je crois que ces élévateurs sont en rapport de quelque manière avec les compagnies meunières. Nous n'avons aucun intérêt à l'est de Fort-William.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Je désirerais savoir quelle est la différence des prix à Fort-William et Duluth?—R. Je n'ai pas d'intérêts à Duluth, mais je pense que les prix sont plus élevés à Duluth qu'à Fort-William et Port-Arthur.

Le comité s'ajourne jusqu'à demain, à 11.30 heures du matin.

COMITÉ DU GRAIN,
SÉNAT,

21 mars 1911.

Le comité a repris ses séances dans la chambre 8, à 11.30 heures du matin, l'honorable M. Power au fauteuil.

A la demande de l'honorable M. Davis, M. Frank T. Heffelfinger, de Minneapolis, a été rappelé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous parliez, hier, de la *Port-Arthur Elevator Company*; quel est le capital social total de cette compagnie?—R. $200,000.

Q. Est-il vrai que vous émettez ou que vous avez émis des reçus d'entrepôt pour six millions de boisseaux de blé?—R. Six millions de boisseaux de grain, oui.

Q. Quel est le montant de l'obligation?—R. $50,000.

Q. Que vaudraient ces six millions de boisseaux de grain?—R. Cela dépendrait de ce que le grain serait. Supposons que quatre millions de ce grain soient du blé; à 90 cents le boisseau, cela donnerait $3,600,000; et supposons qu'il y ait un million et demi d'avoine, à 30 ou 35 cents le boisseau, disons 30 cents le boisseau, cela donnerait environ $400,000, ce qui formerait un total d'environ quatre millions de dollars; qu'il y ait aussi un peu de lin et d'orge, et l'on atteindrait une valeur de quatre millions et demi, selon les prix courants. Les prix ont été plus élevés que cela.

Q. A qui l'assurance est-elle payable?—R. Au propriétaire.

Q. C'est-à-dire à vous?—R. Au propriétaire du grain; nous donnons une obligation pour l'assurance.

Q. Pratiquement, l'assurance est payable à votre propre compagnie?—R. Nous fournissons chaque semaine à la Bourse, peut-être au chemin de fer, les montants d'assurance portée. L'assurance est couverte chaque semaine, ce qui indique exactement le montant d'assurance portée et que tout le grain est assuré. Il y a cinq millions de boisseaux en magasinage à l'épreuve du feu; un million de chaque côté.

Q. Une compagnie avec un capital de $200,000—le capital est tout payé?—R. Oui

Q. Une compagnie avec un capital de $200,000 et une obligation de $50,000 porte quatre millions et demi de dollars valant de grain?—R. Oui.

Q. Sans autre garantie en faveur des propriétaires?—R. (Pas de réponse).

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Je pense que le témoin devrait répondre à la dernière question. Est-ce une garantie suffisante pour le public?—R. Je pense que oui. En premier lieu, il y a cinq millions de boisseaux de grain en emmagasinage à l'épreuve de feu, ce qui est d'usage. Par exemple, dans notre élévateur de Duluth, nous n'assurons aucunement le grain dont nous sommes nous-mêmes propriétaires, et les banques acceptent nos sûretés collatérales pour prêts, sans aucune assurance. Ici, on assure même le grain qui est en emmagasinage à l'épreuve du feu.

Q. Si je ne me trompe pas, la suggestion du sénateur Davis est que vous émettez des reçus d'entrepôt pour ce grain, que vous pouvez en disposer, qu'il devient votre propriété jusqu'à la valeur de quatre millions et demi, lorsque votre actif n'est que de $200,000?—R. $200,000 et une obligation de $50,000, mais l'obligation n'est pas donnée pour l'assurance.

Q. Si la compagnie enlevait le blé, les porteurs de reçus d'entrepôt seraient sans garantie?—R. Elle ne pourrait pas enlever le blé; cela est absolument impossible.

Q. Je suis la question?—R. Je ne parlais que d'asurance. Il n'est pas possible d'enlever le grain avec le système d'enregistrement parce que pour chaque wagon de grain qui arrive il est émis contre ce wagon un reçu qui est enregistré par le régistrateur. L'élévateur ne livre ce blé sur l'ordre de personne sans que ce reçu soit annulé; de sorte qu'il est impossible, avec les fonctionnaires du gouvernement, de charger le grain et de l'enlever.

Q. C'est le point que vous devriez expliquer?—R. L'obligation est en plein suffisante pour cela, bien que, personnellement, nous recommanderions une obligation plus forte au *pro rata* de la capacité d'emmagasinage des élévateurs. C'est ce qui se fait aux Etats-Unis; on y demande une obligation plus forte.

Q. A mon sens, votre explication n'est pas claire, elle peut l'être pour les autres.

Par l'honorable M. Watson:

Q. N'est-ce pasece qui arrive ordinairement? un entrepôt ou un élévateur peut coûter quatre, cinq ou six cent mille dollars et peut quelquefois avoir en entrepôt dix millions valant de grain?—R. Oui, certainement, c'est la méthode ordinaire partout de donner une obligation raisonnable, quelque soit la demande faite par les autorités la compagnie pour l'accomplissement de sa part pour le soin de ce grain. En tant que l'assurance est concernée, si vous établissez que le grain est assuré régulièrement, il ne peut y avoir perte.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Assurez-vous le grain pour l'avantage de ceux qui auraient l'assurance? L'assurance serait-elle payée directement à eux?—R. Elle serait payée par notre entremise.

Q. Vous recevriez l'assurance, si l'élévateur brûlait demain?—R. Oui, elle irait à eux par notre entremise.

M. SEARLE.—La police porte que l'assurance ne sera payée qu'à ceux qui y paraissent intéressés; ceux qui présenteraient leurs reçus d'entrepôt recevraient l'argent?—R. C'est là une question de détail que je ne connais pas bien. Ai-je expliqué à fond la question de l'enlèvement de notre grain, sénateur Béïque? Il serait absolument impossible d'après les règlements.

L'honorable M. BÉÏQUE.—Nous avons votre déclaration; elle ne fait pas voir clairement que la chose serait impossible, mais elle suffit probablement pour le présent, à moins qu'elle ne soit contredite.

L'honorable M. DAVIS.—Nous la ferons contredire par les fonctionnaires du gouvernement.

Par l'honorable M. Power:

Q. Il est une autre question qui se suggère d'elle-même; j'ai compris que M. Heffelfinger a dit que quatre millions et demi de dollars valant de grain passait par l'élévateur et que M. Davis paraissait croire qu'une obligation de $50,000 était bien faible pour une telle quantité de grain; y a-t-il cette quantité de grain dans l'élévateur à un moment donné?—R. C'est la question qu'il pose. Il passe par l'élévateur plus que cela de grain; ainsi, il y a actuellement en entrepôt un peu plus que cinq millions de boisseaux de grain. Je dois dire cependant, en explication, que jamais, depuis que nous exploitons l'élévateur, il n'y a pas eu une grande proportion de ce grain qui ne fut notre propriété et payé par notre compagnie. Actuellement la responsabilité étrangère relotivement à ce grain n'est pas pour le tiers de la quantité totale. Ce sont nos propres compagnies qui sont propriétaires de grain et l'ont payé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous n'avez rien à faire avec le consolidé?—R. Rien du tout.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Quels sont les taux chargés par les compagnies d'élévateurs de tête de ligne à Duluth, Fort-William et Port-Arthur?—R. Je crois que le taux est de trois quarts de cent le boisseau à Port-Arthur et Fort-William, pour les premiers quinze jours d'entrepôt, et d'un trentième de cent par jour pour l'emmagasinage après cela. Cependant, cela ne comprend pas l'assurance, qui doit être payée par le possesseur du grain. Mais comme, pratiquement, tout le grain qui passe par les élévateurs de tête de ligne est la propriété des élévateurs mêmes, ils paient l'assurance. A Minneapolis le taux, y compris les premiers quinze jours est d'un cent et quart par boisseau et le même pour l'emmagasinage après cela; à Chicago, il est d'un cent le boisseau avec un trentième de cent par jour.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Quel est le taux à Goderich?—R. Je ne le sais positivement, mais je dirais qu'il est d'un demi-cent par boisseau. Cependant, c'est une proposition toute différente, une question de transport.

Q. Ils ont là l'emmagasinage, ils donnent 15 jours d'emmagasinage?—R. Mais c'est une proposition toute différente; ce n'est pas une disposition d'élévateur dans aucun sens du mot. Nous avons les élévateurs de même nature à Kansas City et à Chicago. Nous transférons le grain d'un wagon à un autre, ou nous l'emmagasinons à un taux minimum afin de garder ce grain pour l'expédition à l'extérieur. Vous ne pourriez trouver un propriétaire particulier d'élévateur pour prendre l'un de ces élévateurs, le lui donnât-on sans loyer.

Q. Nous aurons l'information par d'autres?—R. Je puis seulement parler, sénateur Davis, parce que lorsque nous fîmes la proposition on nous offrit l'établissement Tiffin ou l'établissement Midland et on tenta de les faire entrer au contrat et nous ne voulûmes pas consentir.

Q. En chiffre ronds, votre prix est de 12½ cents le boisseau pour un an?—R. S'il restait tout un an dans l'élévateur, le prix serait approximativement 12½ cents, mais il ne reste pas là.

L'honorable M. Béique.—Je ne sais si nous ne nous éloignons pas considérablement de l'article 122.

L'honorable M. Campbell.—En quoi cela se rapporte-t-il à cet article.?

L'honorable M. Davis.—Cela s'y rapporte beaucoup. Ces messieurs essaient de démontrer que leurs opérations ne sont pas rénumératives, et nous disons qu'elles le sont.

John W. Loud, gérant du trafic sur les chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Grand-Tronc.

M. le président et messieurs.—De la part du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, je désire dire quelques mots relativement à nos intérêts dans les articles qui sont discutés devant ce comité.

Le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a été construit, en très grande partie, pour participer au transport du grain du Nord-Ouest du Canada. Si la loi Q est adoptée sous sa forme actuelle, nous craignons qu'une grande partie du grain, tributaire du Grand-Tronc-Pacifique et que nous avions espéré transporter à Fort-William, prendra la route de Duluth. Pour la raison que, à notre avis, que les restrictions mises par la loi projetée sur le transport du grain à Fort-William sont beaucoup plus sévères que celles appliquées à la route de Duluth; que le grain, en tout cas, de certain territoire du Manitoba, irait plutôt à Duluth qu'aux élévateurs dans Ontario. En vertu de la loi du Minnesota, qui est en vigueur à Duluth, le mélange du grain est distinctement autorisé. D'après la loi telle que rédigée, nous comprenons que celui qui exploite des élévateurs publics ne peut traiter son propre grain, tandis que celui qui exploite à

Duluth pourrait le faire. Si j'ai raison sur ce point, cela signifierait que celui qui fait affaire à Duluth aurait plus d'avantages que celui qui exploite à Fort-Willim. S'il en est ainsi, nous croyons qu'il s'en suivrait indubitablement qu'une grande proportion du grain qui devrait venir à Fort-William irait à Duluth. De cette manière, cela serait très préjudiciable au Grand-Tronc-Pacifique, pour la raison que nous perdrions le grain à Portage-la-Prairie ou à Winnipeg et que la ligne de Winnipeg à Fort-William nous serait peu utile. En sus du préjudice causé au Grand-Tronc-Pacifique les steamers canadiens, si vous me permettez de toucher ce point, pour la raison qu'un navire canadien ne pourrait transporter le grain de Duluth à Buffalo, mais pourrait le faire de Fort-William à Buffalo. Je crois que les propriétaires de steamers canadiens sont essentiellement intéressés à cette partie de la loi. Il y a de plus le fait que le *New York Produce Exchange*, par où passe la plus grande partie du grain de l'Etat de New-York, et une très grande partie du grain des Etats-Unis, est excessivement sensible et aggressif pour faire passer, s'il le peut, tout le grain du Nord-Ouest canadien par le port de New-York. Il cite continuellement les quantités de grain qui partent de Fort-William et passent par le canal Welland et Montréal pour l'exportation et par les ports de la Baie Georgienne et Montréal, croyant qu'il devrait l'avoir tout, tandis que ,à mon avis, le tout appartient aux routes canadiennes. Je parle sérieusement. La question est aujourd'hui de la plus grande importance à New-York. Il y a à peine trois semaines, un marchand de grain, faisant partie du *Produce Exchange of New York*, me parla à Montréal des mesures qui devaient être prises en vue d'amener à Buffalo une plus grande partie de ce grain du Nord-Ouest du Canada. Si le grain va à Duluth, il sera plus avantageux de le faire passer par New-York que s'il était envoyé à Fort-William, parce que New-York est le marché des Américains et que le grain venant de Duluth, ira naturellement vers New-York plutôt que vers Montréal. Je comprends que l'un des principaux objets de cette loi est la question de conserver le grain du Nord-Ouest du Canada pour le marché anglais. J'apprécie pleinement que le meunier d'Ontario veuille conserver ce grain, et je suis parfaitement d'avis que cela soit fait, et, si les affaires n'en souffrent pas, e suis d'avis que c'est une chose convenable à faire. Le meunier canadien achète le grain d'après la classe. Le meunier anglais, à mon avis, achèterait plutôt sur échantillon. C'est pourquoi je pense qu'il y a beaucoup de sentiment dans cette idée d'envoyer en Angleterre le grain titré. Je sais que l'Angleterre achète considérablement sur échantillon, préférant juger ellemême de la valeur de ce grain que de prendre l'avis d'un inspeteur de grcains. Ce que nous préférons avoir, au lieu d'élévateurs publics, où tout le grain dans un élévateur de tête de ligne, Fort-William, s'il vous plaît, doit être traité par l'exploitant qui ne peut traiter son propre grain, ce serait deux classes d'élévateurs; d'un côté des élévateurs publics opérés par un exploitant public qui ne pourrait traiter son propre grain, mais qui doit agir pour le public seulement; de l'autre, nous pensons que les intérêts de la route Fort-William seraient sauvegardés s'il était permis à celui qui désire traiter son propre grain de le faire dans son propre élévateur; mais, en même temps, il ne lui serait pas permis de traiter le grain pour le public. J'ai ici une lettre écrite à M. Hays par M. John F. Metcalfe, l'un des meilleurs experts en grain en ce pays ou tout autre. M. Hays lui avait écrit lui demandant son opinion sur la présente loi, et avec la permission du président, je lirai cette lettre.

Après la conversation que 'ai eue récemment avec vous, relativement à la loi devant le Parlement de la Puissance, concernant le mélange du grain, j'écris cette letre pour vous exposer mes vues, et particulièrement pour attirer votre attention sur ce qui, à mon avis, sera l'effet que cette loi aura sur le commerce de grain au Canada si elle est adoptée dans la forme projetée et si si la convention de réciprocité vient aussi en vigueur.

La loi projetée, comme je la comprends, décrète que le grain de différentes classes ne doit être mélangé ni dans les élévateurs privés ni dans les élévateurs publics, et que toute infraction à la loi entraîne des amendes excessivement lourdes. En pre-

mier lieu, permettez-moi de dire que e pense que, si cette loi ne devait s'appliquer qu'aux élévateurs publics, il n'y aurait aucune obection valable à faire. Par " élévateur public ", j'entends celui pour lequel les reçus d'entrepôt sont négociables. Lorsque du grain est déposé dans un élévateur soumis à l'inspection du gouvernement et qu'il en est donné un reçu négociable, il est parfaitement juste qu'on ne devrait autoriser aucune manipulation de ce grain. C'est la coutume adoptée dans tous les grands élévateurs de tête de ligne aux Etats-Unis; les plus importants sont à Chicago. Ils sont administrés de cette manière et sont appelés élévateurs " publics " ou " réguliers ". La Chambre de commerce de Chicago ne permet pas les machines à nettoyer dans les élévateurs " publics ". Toute leur opération consiste à recevoir, emmagasiner et expédier le grain sans en changer la classe et sans le nettoyer ni le traiter en aucune manière.

Cependant, dans tout grand élévateur de tête de ligne aux Etats-Unis, il y a un élévateur d'une autre classe appelé élévateur de " nettoyage ". Dans cet élévateur, le grain reçu est classé par les fonctionnaires de l'Etat et pesé sous leur surveillance. Le vendeur est payé sur la base de la classe oecielle; mais lorsque le grain a été entré il devient la propriété du propriétaire de l'élévateur et il n'y a plus de restriction pour le nettoyage, le blanchissage, le séchage ou toute autre manipulation à laquelle le propriétaire juge à propos de soumettre son propre grain. Lorsque le grain est vendu par le propriétaire, l'Etat surveille encore le pesage et classifie officiellement le grain après qu'il a été livré à la compagnie detransport; l'acheteur achète d'après la classe. Cependant, que le grain arrive dans l'élévateur exactement comme il a été classé à sa sortie, ou que la classe ait été changée par le nettoyage, le mélange ou autre procédé, l'Etat n'intervient pas. Je ne vois pas pourquoi on ferait objection à tel arrangement. Le propriétaire achète du grain qui devient sa propriété, et il devrait lui être permis d'en faire ce qu'il veut.

On semble prétendre que les cultivateurs bénéficieront de cette loi. Je ne puis voir comment elle opèrera à leur avantage; je crois qu'elle aura un effet contraire. Actuellement, la loi canadienne est considérablement plus rigoureuse que celle des Etats-Unis à ce sujet, et l'on peut en constater l'effet en consultant la liste des prix du marché; ceux-ci sont toujours de quelques cents plus élevés au Canada qu'aux Etats-Unis. Si l'on n'imposait pas de restrictions au propriétaire d'élévateur qui achète ce grain avec l'intention de le nettoyer, de le mélanger et d'en élever la classe, il pourrait certainement payer au cultivatur un meilleur prix, et la concurrence entre les acheteurs de grain serait encouragée.

Le gouvernement fédéral a certains types auxquels les différentes classes de grains doivent se conformer. Si le grain est conforme à ces types, pourquoi s'occuperait-on de savoir comment cette classe de grain a été obtenue? Prenons comme cas parallèle l'industrie du bois. Dans les différentes qualités de bois, il est accordé une marge pour les nœuds, les flaches, etc., et tant que le bois remplit ces exigences, il n'y a aucune objection à payer le prix de la classe pour laquelle il est vendu. Le marchand de bois envoie son bois à la scierie. Il en retranche les parties mauvaises et élève la classe de sa marchandise. Il choisit ensuite les parties meilleures que celles de rebut, mais non de première qualité, et élève la classe du reste; mais il n'y a pas de restriction à la vente du bois de qualité inférieure. De celui-ci, de plus, il lui est permis de laisser avec le bois de qualité meilleure telle proportion de bois inférieur qui ne peut abaisser l'étalon de la classe supérieure; et, ainsi, le mélange, auquel on s'oppose tant pour le grain, est permis pour le bois et dans les autres industries sans provoquer de commentaires.

De même, dans l'industrie du ciment de Portland, il est pratiquement établi un étalon des choses nécessaires dans la préparation de ce ciment. Bien que les diverses spécifications diffèrent tant des détails importants, on peut dire que les matières basiques nécessaires sont identiques. Le fabricant de ciment n'est astreint à aucune restriction qui l'empêche de baisser le prix de son produit par tout mélange qui peut lui

être avantageux, tant qu'il ne produit pas un ciment non conforme aux spécifications convenues.

De plus, dans l'une des plus importantes industries de la Puissance, et qui se relie à celle du grain, la meunerie, les choses mêmes défendues par la loi sur le mélange sont permises. Le meunier peut acheter toute classe de blé qu'il désire, nettoyer ce blé, le laver, ou le traiter de toute manière qu'il juge à propos; il n'est restreint en aucune façon, et il lui est permis de manipuler le grain comme il le désire, afin de retirer le meilleur profit de ses opérations, et c'est un juste privilège. Je ne puis voir comment le cultivateur profiterait plus par le retrait de ce privilège à l'exploitant d'élévateur que s'il était retiré au meunier, et je ne comprends pas que l'on prétende que l'on puisse défendre au meunier de faire de son blé ce qu'il désire.

Je n'ai pas à aller au delà de la période que couvre ma mémoire pour arriver à l'époque où le nettoyage du grain a été commencé aux Etats-Unis. Un membre de la Chambre de commerce de Chicago, homme très en vue dans le commerce de grains en cette ville pendant plusieurs années, commença à nettoyer le grain dans son élévateur. Il fut appelé devant la Chambre et menacé d'expulsion à cause de ses actes. Il discuta la question et, en gagnant son point, établit le précédent qu'il avait droit de nettoyer le grain de toute manière dans le but d'en améliorer la qualité. Autrefois, il n'y a pas longtemps, il existait des lois dans certains états, dans l'Illinois entre autres, des lois contre le blanchissage de l'avoine. Ce blanchissage consiste dans le traitement de l'avoine aux vapeurs de souffre, qui font disparaître un champignon légèrement décolorant. Lors de l'introduction du procédé, une loi fut passée pour l'interdire parce que l'on supposait que le souffre serait nuisible aux chevaux. Cela fut désavoué par investigation scientifique, les lois ont été changées et il n'y a maintenant personne en vue qui ne blanchisse pas l'avoine par le procédé au souffre.

A l'égard de la classification du grain, si l'on prétendait qu'il y a une si grande marge de différence entre (par exemple le n° 1 et le n° 2) que le n° n'obtient pas ses justes mérites, il semblerait que la mesure à prendre serait de créer des classes intermédiaires de façon à restreindre chaque classe dans des limites plus étroites. Cependant, comme question de fait, les classes établies se touchent de si près qu'il est souvent difficile pour un inspecteur de dire si le grain est n° 1 ou n° 2.

Une grande partie du grain aux Etats-Unis est vendue sous des marques de commerce établies. J'ai à la mémoire un grand commerçant qui prend toutes sortes d'avoine qu'il peut acheter, les nettoie, purifie et mélange de différentes manières et vend les différentes classes qui en résultent, quatre en nombre, sous quatre marques de commerce différentes établies. Ses étalons pour ce produit sont très exacts et il a créé une énorme entreprise simplement en prenant toute avoine qu'il peut acheter et en établissant une classe qui, par sa marque de commerce seule, se vend à cause de sa renommée. Je soutiens que, par le mélange, celui qui traite le grain peut établir et maintenir une classe de grain plus uniforme qu'en vendant toujours d'après les classes établies par le gouvernement, sans faire aucun mélange. Le grain tel qu'il vient du champ est classé conformément à la proportion des meilleures amandes qu'il contient; le mélange a été fait par la nature. Cependant, lorsqu'un mélange semblable a été fait par l'exploitant d'un élévateur, on y fait objection, quoique l'exploitant d'élévateur puisse mêler le n° 1 et le n° 3 et obtenir une classe n° 2 créée par la nature. Si l'objet est d'empêcher que la classe du blé n° 1, *i.e.* le meilleur blé, dont le cultivateur canadien est si justement fier, soit détériorée par mélange, on devrait y arriver en rendant les classes de ce meilleur blé si restreintes dans leurs limites que le grain inférieur ne puisse y être ajouté sans que la classe en soit abaissée. Si, cependant, cela ne peut se faire, et, comme je l'ai dit ci-dessus, je pense que les classes se touchent de si près que cela est impossible, vous avez déjà le résultat désiré, c'est-à-dire une classe de blé n° 1 qui ne peut être améliorée. De quelque manière que la classe ait été obtenue, elle ne contient pas une quantité suffisante de grain d'une autre classe suffisante pour l'amener au-dessous du n° 1 aux yeux d'un

inspecteur, d'un meunier ou d'un consommateur; c'est-à-dire que ce blé est acheté comme le meilleur et ne peut être considéré par les autorités les plus compétentes comme étant autre chose que le meilleur grain, et par conséquent c'est le meilleur. Le mélange mal fait supporte sa propre peine. Ce que j'ai dit au sujet de la ligne entre les classes n° 1 et n°2 s'applique à la ligne entre ces deux classes.

Comme vous le voyez par ce qui précède, je considère que le gouvernement fédéral ferait une grave erreur s'il adoptait la loi projetée contre le mélange, sans tenir compte du traité de réciprocité; à mon avis, cette erreur deviendrait fatale si le traité de réciprocité est adopté. L'une des principales objections au traité, et, à mon avis, l'une des plus valables, est que si le droit imposé sur le grain canadien par les Etats-Unis est retiré, la plus grande partie de ce grain, même dans les conditions actuelles, sera détournée des routes Fort-William-Baie Georgienne ou Fort-William-Montréal, et sera expédiée, même pour l'exportation, *viâ* la route Duluth-Buffalo ou tout autre route des Etats-Unis. Je crois que cela doit nécessairement être le cas jusqu'à un certain point, même si des méthodes semblables étaient admises au Canada et aux Etats-Unis. Cependant, lorsque le mélange est défendu au Canada et permis aux Etats-Unis, peut-on espérer que le commerçant de grain exercera son industrie en Canada à l'encontre d'un tel empêchement? En expédiant son grain à Duluth, Minneapolis ou Chicago, en le nettoyant et le mêlant avec d'autre grain canadien ou même avec le grain des Etats-Unis, il pourrait réaliser beaucoup plus qu'en l'expédiant par les routes canadiennes, où une loi contre le mélange est mise en vigueur Il n'y a pas de doute que le nettoyage et le mélange sont profitables pour l'exploitant d'élévateur. Ce que je dis, c'est que le mélange est parfaitment légitime et profitable aussi pour le cultivateur. Mais en laissant complètement de côté le question de savoir s'il est, ou non, légitime sous son aspect moral, si le Canada le défend et si les Etas-Unis enlèvent le droit sur le grain, il est inévitable que le grain cherchera le débouché des Etats-Unis où, en pratiquant le nettoyage et le mélange, le commerçant peut même payer des frais plus considérables de transport jusqu'aux points d'exportation et se conserver encore un bon profit; l'expédition par une route canadienne est peut-être moins dispendieuse, mais la marge de profit est si petite qu'elle ne tente pas le commerçant.

Comme vous le verrez par cette lettre, je pense que la loi concernant le mélange est basée sur une fausse appréciation des conditions et que c'est une législation erronée. Même si elle était logique au point de vue de libérer le Canada de la concurrence des Etats-Unis, elle serait incontestablement très préjudiciable aux intérêts de l'industrie des élévateurs à grain et à celle du transport au Canada, à l'est de Winnipeg, si elle était mise en vigueur en même temps que le traité de réciprocité. Il faut mettre l'exploitant canadien d'élévateurs approximativement sur le même pied que ses concurrents des Etats-Unis, ou il faut dès le commencement abandonner l'idée qu'il peut faire le commerce de concurrence et être prêt à voir la plus grande proportion du grain de l'Ouest détournée vers des points des Etats-Unis avant qu'elle arrive à l'est de Winnipeg.

En lisant ceci, j'ai confiance que vous vous rappellerez ce que je disais en commençant, que la manipulation dans les entrepôts publics ne devrait pas être tolérée. C'est le nettoyage et le mélange du grain des particuliers qui doivent être permis, si l'on veut que la concurrence canadienne vive.

Je pense que le Dominion, dans son orgueil parfaitement justifiable relativement au pouvoir de production de grain de ses grandes provinces du Nord-Ouest, est quelque peu porté à fermer les yeux sur le fait que le récolte totale actuelle au Canada ne représente que 5 ou 6 pour cent de la récolte totale des Etats-Unis, et que l'industrie du grain au Canada tire la plus grande mesure d'importance des espérances pour l'avenir. Il n'est pas douteux, je crois, que cette moyenne relativement petite serait aisément absorbée dans les opérations des Etats-Unis, qui sont bien organisés à cet effet. Mais alors, les espérances magnifiques du commerce de grain au Canada

devraient induire le parlement à agir avec la plus grande prudence relativement à la loi du mélange et au traité de réciprocité.

J'espère que vous aurez le temps de prendre en considération cet exposé un peu long de mes vues, et je serai heureux d'apprendre si vous pensez que j'ai raison.

Par le président:

Q. Veuillez dire au comité quelle est l'occupation de John S. Metcalfe?—R. Il est architecte et constructeur d'élévateurs à grain. Je puis dire que M. Metcalfe est canadien. Il est né quelque part près de Sherbrooke, à Cookshire, je crois, ou quelque part près de là. Il a d'abord vécu au Canada, puis est allé demeurer aux Etats-Unis. Il était exploitant d'élévateurs. Lorsqu'il s'est d'abord rendu aux Etats-Unis, il était contremaître dans un élévateur. Il a ensuite construit des élévateurs et, dernièrement, il a été architecte et constructeur d'élévateurs. Il a construit probablement un plus grand nombre des meilleurs élévateurs—autant en tout cas—que quiconque dans le monde. Il en a construit un bon nombre dans ce pays, et aussi en Angleterre.

Q. Il n'est pas directement intéressé dans le commerce de grain?—R. Non, en aucune manière. M. Hays, connaissant son savoir et son mérite, lui demanda de vouloir bien exprimer son avis sur ce qu'il croyait être les faits, sans tenir compte des intérêts de personne.

Q. Avant de lire sa lettre, vous avez dit que vous êtes d'avis que cette loi aurait pour résultat que le blé sera dirigé vers le sud et à Duluth et qu'il ne viendrait pas dans l'est du Canada, passé Winnipeg?—R. Oui, monsieur.

Q. Cette lettre dit la même chose?—R. Oui.

Q. Et vous en avez donné les raisons pratiques, comme l'a fait l'auteur de la lettre?—R. Oui. Mon opinon est basée entièrement sur mon expérience personnelle et ne s'appuie pas sur ce que dit M. Metcalfe.

Q. Pouvez-vous dire au comité quelle est la différence des taux de fret de Portage-la-Prairie à Port-Arthur et de Portage-la-Prairie à Duluth?—R. Les taux sont les mêmes.

Q. Pouvez-vous dire quelle est la diférence des taux de fret, disons, de Moosjaw à Port-Arthur et de Moosejaw à Duluth?—R. Je n'ai pas les chiffres à la mémoire, mais je crois que les taux sont les mêmes. D'un endroit sur le Pacifique-Canadien, les taux sont probablement un peu plus élevés jusqu'à Duluth.

Q. Alors, disons Régina ou Saskatoon. Je veux simplement prendre un centre.—R. Prenant un centre qui est un point de concurrence, Brandon ou Régina, les taux sont les mêmes jusqu'à Duluth ou Port-Arthur. Le Canadian-Northern se rend aux deux endroits.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Pouvez-vous dire quels sont les taux de Liverpool par New-York et ceux de Port-Arthur à Liverpool *via* Montréal?—R. Je répondrai à ma manière. Les taux ne sont pas établis de la manière dont vous parlez; ils sont établis jusqu'au bord de la mer, et la différence peut varier dans les taux océaniques. Les taux de Duluth à Fort-William sont à beaucoup près les mêmes que jusqu'à Buffalo. Prenons la Baie Georgienne, disons, et Buffalo comme points parallèles; le taux de Fort-William à la Baie Georgienne ou Buffalo est ordinairement le même. Le taux de Duluth à Buffalo peut quelquefois être moins élevé que celui de Duluth à la Baie Georgienne. La raison en est que, de Fort-William, des navires canadiens et des navires des Etats-Unis peuvent transporter le grain jusqu'à Buffalo. Un navire canadien ne peut pas transporter le grain de Duluth à Buffalo; et, par conséquent, il y a un grand nombre de navires qui sont sur le marché, les transports de minerai, par exemple; lorsqu'ils ne transportent pas de minerai, on les emploie au transport du grain. Ils ne peuvent transporter le grain de Fort-William à un port canadien; mais ils peuvent le transporter jusqu'à Buffalo, et ils peuvent le faire à meilleur marché, et ils préfèrent aller à Duluth avec leur cargaison à destination de l'Ouest. Ces steamers transpor-

tent le charbon vers l'Ouest. Un navire des Etats-Unis préfère ordinairement aller à Duluth qu'à Fort-William, et un navire canadien va aussi bien à un endroit qu'à un autre.

Q. Un navire américain pourrait faire le transport de Port-Arthur aux ports de Midland pour l'exportation?—R. Non, monsieur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Cela est défendu par les lois côtières?—R. Oui.

Par le Président:

Q. Quels sont les taux relatifs du fret de Port-Arthur à Montréal et de Duluth à Montréal?—R. Par eau, les taux seraient ordinairement les mêmes.

Q. Prenons la saison de navigation?—R. Ils sraient ordinairement les mêmes.

Q. Vous les qualifiez en disant "ordinairement". S'ils ne l'étaient pas ordinairement, qu'arriverait-il vraisemblablement? Les taux seraient-ils plus favorables à Duluth qu'à Port-Arthur?—R. Je pense que dans presque tous les cas ils seraient probablement en faveur de Duluth parce qu'il y a un grand nombre de bateaux des Etats-Unis qui recherchent ce point de préférence à Port-Arthur.

Q. Vous avez dit que dans tous les cas la préférence serait pour Port-Arthur?—R. Port-Arthur et Fort-William sont dans le même cas. Je voulais dire que s'il existait quelque différence dans les taux, ils seraient vraisemblablement moins élevés de Duluth à Montréal que de Fort-William à Montréal.

Par l'honorable M. Béique:

Q. Que penseriez-vous d'avoir deux classes d'élévateurs: les uns où le mélange ne serait pas permis et d'où le grain pourrait être vendu tel qu'il est classé, n° 1—classé à la sortie comme il a été classé à l'entrée—et les autres oç le mélange serait permis, mais d'où le grain devrait être vendu sur échantillon?—R. Classé à la sortie?

Q. Non, il serait vendu, il devrait être vendu sur échantillon?—R. Je crois qu'il serait dans l'intérêt des routes canadiennes d'avoir ces deux classes d'élévateurs. C'est là pratiquement ce que je soutiens.

Par le Président:

Q. Cette lettre le soutient comme vous?—R. Oui.

Q. Considérez-vous qu'il serait à propos ou pratique d'avoir deux classes d'élévateurs: dans les uns le grain serait classé à l'arivée et à la sortie, sans aucun trouble; dans les autres le grain serait reçu et pourrait être mélangé et, comme l'a suggéré le sénateur, vendu sur échantillon, ou classé à la sortie par l'insecteur du gouvernement, nettoyé, élevé à une classe quelconque et alors vendus après instruction, pas nécessairement sur échantillon?—R. Je pense que cela serait probablement au désir de l'exploitant de l'élévateur; en d'autres termes un commerçant de grain pourrait trouver un marché où il vendrait d'avantage sur échantillon, où il pourrait vendre entièrement sur échantillon, tandis qu'un autre préférerait avoir l'avantage de pouvoir vendre d'après la classe.

Q. Par conséquent, à votre point de vue, il serait désirable qu'il fût permis au commerçant de vendre de l'élévateur où il peut mélanger et élever les classes, sous l'inspecion du gouvernement, plutôt que sur échantillon?—R. Exactement, c'est ce que je pense.

Par lhonorable M. Béique:

Q. Cette pratique n'aurait-elle pas pour résultat que le pays perdrait le bénéfice des classes élevées de son blé? En établissant un renom dans le monde pour cette classe élevée de blé, le mélange pourrait lui nuire; les classes pourraient n'être pas ce qu'on désire sur le marché? C'est là la première conséquence sur laquelle j'attire votre attention. La seconde conséquence, il me semble, serait que l'objection que vous avez sou-

levée, à l'effet que cela donnerait une préférence au côté américain, aurait sa raison d'être si, dans ces élévateurs, où le mélange est permis, la classification devait être faite par les fonctionnaires du gouvernement?—R. Quant à votre premier point, je crois qu'il y a beaucoup de sentiment de l'autre côté relativement à cette classe de grain soi-disant élevée. Si vous prenez la quantité de grain exporté du Nord-Ouest Canadien en Angleterre, le plus grand marché consommateur, elle est infinitésimale comparativement à celle que le marché britannique achète des autres parties du monde. Vous ne pouvez placer ce grain sur le marché anglais s'il n'en veut pas, et il ne le prendra pas à moins qu'il ne puisse le vendre au prix qui lui convient. Aujourd'hui, il y a une grande accumulation de blé aux ports des lacs. Il y a du blé à Montréal, il y a du blé à Portland, qui ne peut se vendre. Il y a du blé, si je suis bien informé, et je crois que je le suis, qui a été exporté des élévateurs de Portland et de la Baie Georgienne, depuis les dernières six semaines ou deux mois, et ceux qui l'ont acheté n'ont pu réaliser le prix qu'il leur coûte, à cause de la concurrence en Grande-Bretagne avec le blé d'autres pays. Il n'y a pas de nécessité pour le meunier anglais d'avoir le blé du Nord-Ouest Canadien. Je comprends qu'il aime à en avoir une certaine quantité. Il en a probablement besoin d'une certaine proportion pour le mélanger, comme nos meuniers en ont besoin pour le même objet. Un meunier peut y mettre dix pour cent, un autre 50 et un autre 75 pour cent, suivant la qualité de farine qu'il veut produire. Lorsque notre blé du Nord-Ouest Canadien est tenu à un prix si élevé par la manipulation, le meunier britannique achète le blé en république Argentine, en Russie, aux Indes, ou partout où il peut en trouver; et si vous consultez les chiffres que l'on peut se procurer relativement à la quantité de grain provenant du Canada consommé dans la Grande-Bretagne, comparativement à celui venant d'autres pays, vous constaterez que la proportion est minime. C'est pourquoi je ne pense pas que la question de la classification affecte les prix comme vous vous l'imaginez. Je n'ai pas bien saisi votre seconde question.

Q. Vous avez dit que de l'autre côté le mélange du grain est permis?—R. Oui.

Q. Et qu'il peut se vendre librement soit sur échantillon, soit par classe?—R. Je crois qu'il se vend soit d'une manière ou de l'autre.

Q. Si le grain sortant des élévateurs doit être vendu d'après la classification faite par les fonctionnaires du gouvernement, la préférence ne serait-elle pas donnée aux Etats-Unis, où le traitement du grain est plus aisé?—R. Prétendez-vous qu'il soit appelé grain des Etats-Unis?

Q. Non; vous dites qu'il y aurait préférence pour les Etats-Unis?—R. Il n'y a pas de restriction sur le grain aux Etats-Unis.

Q. Alors, il y a des restrictions sur le côté canadien?—R. Oui.

Q. Parce que le grain doit être vendu tel que classé par les fonctionnaires du gouvernement?—R. A son entrée

Le Président.—Vous voulez dire en vertu de la présente loi?

L'honorable M. Béïque.—En vertu de votre suggestion.

Le témoin.—Non pas en vertu de ma suggestion.

Le président.—Le témoin dit que, dans les élévateurs publics, le grain serait classé par les fonctionnaires du gouvernement à son entrée et à sa sortie et qu'il ne serait pas permis d'y toucher; mais que, dans un élévateur appartenant à un particulier, le grain pourrait être mélangé et vendu sur échantillon; ou le commerçant pourrait, s'il le désirait, si le gouvernement sortait le grain de l'entrepôt, le classer pour l'acheteur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez dit que si le mélange n'est pas permis à Fort-William, le grain peut être dirigé sur Duluth parce que le mélange est permis à cet endroit: pourquoi

dites-vous cela?—R. Parce que la loi du Minnesota y pourvoit. Vous pensez que nos gens sont en faveur du mélange; les témoignages vous font voir qu'ils n'en veulent pas. Je ne pense pas que nos gens voudraient s'en occuper; cela regarde l'acheteur. Si ce grain est acheté par quelqu'un qui veut le faire passer par Duluth, lorsque sa marchandise est rendue là, il a le droit d'en faire ce qu'il juge à propos.

Q. Supposons que je sois cultivateur et que j'expédie 20 wagons de blé dont j'ai obtenu la classification; pourquoi voudrai-je détourner ce grain vers Duluth?—R. Où devez-vous le vendre?

Q. A Fort-William; dans tous les cas, je le vends d'après classification. Je désire le déposer dans un élévateur, pourquoi voudrai-je l'expédier à Duluth?—R. Qu'avez-vous à en faire après qu'il a été classé et qu'il est vendu. L'acheteur est celui qui doit s'en occuper.

Q. Je fais allusion à une quantité de grain expédié par les cultivateurs eux-mêmes et vendu à Fort-William?—R. Ce grain ne peut certainement pas aller à Duluth.

Q. C'est l'exploitant de l'élévateur qui devrait l'envoyer?—R. Quiconque achète du grain à un point d'expédition ou sur le marché de Winnipeg. Supposons que vous soyez l'expéditeur; vous avez vingt wagons de blé que vous envoyez pour être vendu par la *Grain Growers' Association*; il est classé et vendu; il existe là le privilège de consigner de nouveau. Supposons que le grain soit renvoyé à Duluth, qu'en feriez-vous?

Q. Pourquoi l'acheteur l'envoie-t-il à Duluth?—R. Il peut le vendre à quelqu'un de Duluth ou de New-York.

Q. Vous voulez dire que celui de Duluth en donnerait plus cher?—R. Si quelqu'un avait un intérêt à Duluth plus grand que son intérêt à Fort-William, il enverrait le grain par la voie de Duluth; c'est une autre manière de répondre à votre question.

Q. J'ai entendu dire que le Grand-Tronc-Pacifique avait un arrangement quelconque avec Duluth pour expédier là son grain?—R. Non.

Q. Pour l'expédition du grain par Duluth et non par Fort-William?—R. Il n'y a rien de tel. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique a été mis en opération, nous avons eu des taux d'entier parcours jusqu'à Duluth avant de les avoir jusqu'à Fort-William, parce qu'il consentait à recevoir depuis Portage-la-Prairie un taux moins élevé que celui que nous pouvions obtenir des gens de Winnipeg; c'est là la raison pour laquelle une partie de ce premier grain est allée à Duluth. Nous n'avions pas notre propre voie ferrée de Winnipeg à Fort-William; le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern nous surchargeaient, et le *Great Northern* nous fit un taux qui nous était plus favorable.

Q. Pourvu que les taux soient favorables de ce côté-ci de la frontière, ne croyez-vous pas que, après l'adoption de la Loi de réciprocité, le grain passera par les routes canadiennes?—R. La route offrira moins de résistance. Si la loi projetée entre en vigueur, le blé n'ira pas à Fort-William, car c'est la route qui offre le plus de résistance.

Q. Parce que le mélange n'est pas permis?—R. C'est ma manière de voir.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Pendant quelque temps le mélange a été permis à Duluth; il n'est pas permis à Fort-William et, cependant, le grain va par la voie de Fort-William?—R. Je pensais que l'on avait porté l'accusation que le mélange se faisait à Fort-William. Je ne sais si j'ai tort ou raison.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Secrètement?—R. Peu importe que ce soit secrètement ou non, si le mélange se pratique. L'amende est tellement augmentée maintenant que personne ne veut courir le risque d'autrefois.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je désire savoir le taux de Port-Arthur à Montréal, comparativement à celui de Duluth à New-York, pouvez-vous me le donner?—R. Durant l'été dernier le taux variait de cinq cents et demi à sept cents; il peut avoir été aussi bas que cinq cents de Fort-William à Montréal et de Duluth à Montréal. Le taux de Fort-William ou Duluth à Buffalo était d'un cent par boisseau et de quatre cents de Buffalo à New-York, ce qui faisait cinq cents. Maintenant, le taux, pendant toute la saison, est de quatre cents de Buffalo à New-York sur le blé canadien, de cinq cents et demi sur le blé des Etats-Unis parce que la charge est moindre sur le blé canadien que sur celui des Etats-Unis.

Q. On me dit que l'été dernier des milliers de boisseaux ont été transportés de Fort-William à des points sur la Baie Georgienne pour un cent le boisseau, et d'endroits sur la Baie Georgienne à Montréal et Portland pour deux cents et demi le boisseau?—R. Je pense que vous avez probablement raison au sujet du taux d'un cent le boisseau pour le transport jusqu'à des points de la Baie Georgienne; mais vous avez absolument tort pour le transport de points sur la Baie Georgienne jusqu'à Montréal ou Portland.

L'honorable M. CAMPBELL.—Je ne crois pas; mes renseignements sont passablement justes.—R. M. le sénateur, je ne puis vous contredire, mais je crois que vous avez tort.

Q. Il y a un autre point?—R. Pardonnez-moi; je dirai, pour votre information, que les taux d'entier parcours de Fort-William à la Baie Georgienne, plus le taux de la Baie Georgienne à Montréal n'a jamais été moindre que le taux d'entier parcours par eau de Fort-William à Montréal. Je crois que vous avez raison en disant qu'il y a eu du grain transporté par eau depuis Fort-William pour trois cents et demi.

Q. Deux cents et demi?—R. Trois cents et demi.

Q. On me dit deux cents et demi?—R. Je ne pense pas qu'il en soit ainsi.

Q. Disons trois cents et demi, c'est beaucoup moins que par voie de New-York?—R. Je le sais, mais c'est tout de la concurrence par eau; cela ne se produit que dans certaines conditions.

Q. Lorsque les communications par eau entre Buffalo et New-York sont fermées, les taux montent généralement?—R. Oui; ils ont monté de quatre cents à cinq cents et demi par boisseau à la clôture de la navigation, à cause de la querelle que l'on a faite au sujet de la différence entre le Canada et les Etats-Unis.

Q. Il n'y a qu'une question, je ne crois pas qu'elle soit nécessaire; M. Loud pense qu'il n'y a pas de mal à mélanger le grain. Le propriétaire peut le mélanger comme il lui plaît et en faire ce qu'il veut. Mais lorsqu'il demande au gouvernement d'y mettre sa marque, je dis que les meuniers d'Ontario et l'acheteur en Angletere ont un intérêt dans ce grain et que le propriétaire n'a pas le droit de le mêler; avant cela il a droit de le mélanger, il peut en faire ce qu'il veut, il peut l'expédier sur les marchés du monde, sans inspection, en toute manière qu'il lui plaît?—R. Non pas en vertu de la loi projetée.

Q. Il peut le faire?—R. Non par voie de Fort-William.

Par le Président:

Q. D'après cette loi, comment pourriez-vous expédier le grain par voie de Duluth?

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Peut-être non en vertu de cette loi, mais depuis longtemps je pouvais expédier ce grain sans inspection?—R. Avant l'adoption de la présente loi.

Par le Président:

Q. Sous cette loi, comment pourriez-vous expédier le grain par voie de Duluth?

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Par voie ferrée. Naturellement on ne peut l'expédier par eau. Nous recevons le grain par voie ferrée.

Le PRÉSIDENT.—Tout le blé expédié par voie ferrée pourrait-il faire concurrence à l'expédition par eau?—R. Une grande partie du blé doit être expédiée lorsque la navigation est close.

Q. La grande partie du grain est expédiée lorsque la navigation est ouverte?

L'honorable M. CAMPBELL.—Une grande partie, mais le Grand-Tronc-Pacifique se propose de transporter le grain de Fort-William à Montréal à aussi bon marché que par eau.—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Peut-être cela ne devrait pas être entré au procès-verbal.

M. LOUD.—Je voudrais répondre au sénateur Campbell sur ce point lorsque le temps viendra, s'il vous plaît.

L'honorable M. DAVIS.—La déclaration que vous avez faite est qu'il devrait y avoir deux classes d'élévateurs de tête de ligne....?—R. Deux classes d'élévateurs, pas d'élévateurs de tête de ligne; des élévateurs publics et des élévateurs privés.

Q. Dans tout le pays, voulez-vous dire?—R. Je voulais dire à Fort-William.

Q. Cela veut dire élévateur de tête de ligne?—R. Très bien, alors.

Q. Avec un seul élévateur en opération, d'un côté le mélange se pratique autant qu'on le veut, et à côté le mélange n'est pas permis?—R. Un élévateur public et un élévateur privé; l'élévateur privé ne traite que le grain qu'il achète ou qu'il possède.

Q. Comment vous proposez-vous de faire l'inspection du grain lorsqu'il sort de l'élévateur?—R. Soit l'inspecter ou le vendre sur échantillon.

Q. Lorsque vous faites l'inspection à la sortie de l'élévateur. Pourquoi cela ne peut-il pas se faire avec tous les élévateurs?—R. Ils le font maintenant.

Le PRÉSIDENT.—Sa suggestion est que l'exploitant d'un élévateur privé pourrait demander l'inspection du gouvernement et l'obtenir, ou vendre sur échantillon.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Cela serait établir un marché sur échantillon. On a établi ici que, en tant que les compagnies de chemin de fer sont concernées, le chemin de fer canadien du Pacifique a eu là, depuis un grand nombre d'années, des élévateurs en opération et qu'il n'y a jamais eu de plaintes; que pensez-vous des chemins de fer qui traitent le grain eux-mêmes?—R. Je ne voudrais pas dire qu'il n'y a pas eu de plaintes à leur sujet.

Q. Je n'en ai jamais entendu aucune?—R. J'en ai entendu.

Q. Vous devez être le seul?—R. D'autres ont entendu ces plaintes. Je ne porte aucune accusation contre le chemin de fer Pacifique-Canadien ni contre un élévateur en particulier, mais il n'y a pas eu un élévateur à Fort-William contre lequel il n'y a pas eu une accusation pendant ces dernières années.

Q. Accusation de mélange?—R. Je ne parle pas des élévateurs, mais on m'a dit et je sais que des navires sont arrivés aux ports de la Baie Georgienne en différentes occasions pendant les années dernières avec une différence en moins dans la cargaison.

Par l'honorable M. Watson:

Q. L'année dernière?—R. Je n'en connais pas de l'année dernière.

Par l'honorable M. Davis:

Q. C'est lorsque ce système de prêts était en vogue?—R. Je ne sache pas que cela ait eu rien à faire à la chose.

Q. Je vous dis que je n'ai pas entendu grand'chose de la part des cultivateurs lorsque les chemins de fer administrent les élévateurs; je n'ai jamais rien entendu dire contre le Canadian Northern lorsque l'élévateur a été administré par le Canadian Northern, et e pense que si vous traitiez vous-même votre grain à Port--Arthur il n'en

résulterait pas beaucoup d'ennui pour vous?—R. Nous n'avons pas de plainte contre nos élévateurs; nous recevons rarement une plainte.

Q. Vous avez un élévateur à Fort-William?—R. C'est le dernier nous ne l'exploitons pas.

Q. Ne serait-il pas de l'intérêt du pays que vous soyiez forcés d'exploiter votre propre élévateur?—R. Si nous y étions forcés, nous aurions à le faire.

Par le Président:

Q. Vous vouliez répondre au sénateur Campbell?—R. Je suis d'accord avec le sénateur Campbell. A certaines époques de l'année, particulièrement pendant l'hiver, le grain est transporté complètement par chemin de fer *viâ* North-Bay ou *viâ* Chicago; mais, ordinairement parlant, cela arrive lorsqu'il y a un déficit aux ports de la Baie; cela n'arrive pas dans les conditions normales. Cette année, il est tenu une quantité de grain aux ports de la Baie. J'ai un mémoire du grain tenu aujourd'hui. Il y a dans les steamers, aux ports de la Baie Georgienne, 850,000 boisseaux de grain qui, je présume, est tout du blé.

Q. A bord des navires?—R. Oui, le long des élévateurs, pas encore déchargés, venant aux élévateurs des ports du lac, c'est-à-dire les élévateurs du Grand-Tronc—je ne parle pas des élévateurs du Pacifique-Canadien au havre Victoria ou à Owen-Sound—il y a deux millions six cent quatre-vingt mille boisseaux de grain; je ne sais combien de blé, mais je crois que la grande proportion est du blé. Nous avions hier matin à l'élévateur de Portland 600,000 boisseaux de grain, du blé pour la majeure partie, et il y avait 310,000 boisseaux à Montréal. En chiffres ronds, il y bien près de quatre millions et demi de grain dans ces élévateurs de l'Est.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les élévateurs d'Owen Sound et ceux de Victoria et de Goderich sont-ils reliés à votre système?—R. Celui de Victoria Harbour est la propriété du chemin de fer Canadien du Pacifique, de même que nous possédons le Tiffen n° 2.

Q. Et, aussi, comme le chemin de fer Canadien du Pacifique est propriétaire de celui de Fort-William?—R. Oui, Goderich est la propriété d'une compagnie à fonds social dont les meuniers d'Ontario forment, je crois, une grande partie des membres.

Q. Savez-vous quels sont les frais d'emmagasinage du blé dans ces élévateurs?—R. Oui. Notre taux à Depot-Harbour et Midland est d'un demi-cent par boisseau, comprenant trente jours d'emmagasinage; après ce temps le taux d'emmagasinage est d'un huitième de cent par boisseau pour chaque quinze jours ou partie d'iceux. Mais ces élévateurs aux ports de la Baie-Georgienne ne sont pas des élévateurs d'entrepôt dans le sens qu'ils le sont à Fort-William.

Q. Vous avez dit il y a un moment qu'ils sont tous remplis?—R. Non.

Par le Président:

Q. Il a dit qu'il y avait quatre millions de boisseaux de grain dans les élévateurs de tête de ligne de l'Est?—R. Environ quatre millions et demi de boisseaux dans les élévateurs de tête de ligne à l'est du lac.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Cela comprend ce qu'il y a aussi dans les navires?—R. Oui.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Combien de grain passe par l'élévateur de Goderich en une année?—R. Je ne puis le dire de mémoire; j'ai les chiffres, mais je ne m'en souviens pas. Je puis me tromper, mais je pense près de cinq ou six millions de boisseaux.

Q. Quant aux élévateurs privés, si ceux qui exploitent un élévateur privé demandaient l'inspection du gouvernement, celui ci donnerait-il, à votre avis, la même sorte

de certificat que dans le cas d'élévateurs publics?—R. Je ne vois pas pourquoi il ne le ferait pas, si le blé est de la qualité voulue. M. Metcalfe règle parfaitement le point dans sa lettre.

Q. Il y a tant dans sa lettre que je n'ai pu la comprendre; elle est trop longue.—R. Elle n'est pas trop longue si vous la lisez.

Par le Président:

Q. La lettre paraîtra dans le rapport imprimé?—R. Oui, et j'y demande votre attention parce que, à mon avis, elle vaut tout le temps que vous consacrerez à sa lecture.

Par l'honorable M. Power:

Q. Pour les membres du comité qui ne sont pas très versés en cette matière, je désirerais poser une ou deux questions. Je comprends que le chemin de fer Canadien du Pacifique administre ses propres élévateurs en rapport avec sa ligne?—R. A Fort-William, oui.

Q. Nulle part ailleurs?—R. Je crois qu'il le fait à Owen Sound, mais il n'a pas beaucoup de grain à cet endroit, à Victoria Harbour et à Saint-Jean.

Q. Administre-t-il aussi ce qu'on appelle des élévateurs régionnaux?—Aucun, je ne crois pas.

Q. Le Grand-Tronc-Pacifique a-t-il un élévateur à Fort-William?—R. Oui, celui dont il a été question hier. Le Grand-Tronc-Pacifique, par sa compagnie d'élévateurs, possède celui-là; M. Douglas et M. Heffelquigan en ont parlé hier.

Le Président.—Ce qui est connu comme l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique à Fort-William est la propriété d'une compagnie indépendante sous l'administration du Grand-Tronc?—R. Oui.

Par l'honorable M. Power:

Q. J'ai compris que vous avez dit il y a quelque temps que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a loué cet élévateur à quelqu'un?—R. Oui.

Q. Pourquoi ne feriez-vous pas les affaires comme le fait le chemin de fer Canadien du Pacifique, pourquoi ne retiendriez-vous pas cet élévateur?—R. Pour la même raison que deux marchands font leurs affaires d'une manière différente. Nous avons pensé que les propriétaires d'élévateurs le long de la ligne enverraient naturellement le grain à l'élévateur qu'ils exploitent et que, pour cette raison, nous aurions plus de grain à cet élévateur qu'il n'en viendrait peut-être autrement.

Par le Président:

Q. Relativement à votre système d'élévateur, vous dites que vous l'avez loué parce que vous pensiez que vous feriez plus d'affaires si ceux qui possèdent des élévateurs régionaux ont des intérêts dans cet élévateur; est-ce là l'idée?—R. Oui

Q. Quel est votre avis—pratiquement vous avez répondu, mais vous pouvez donner plus de détails si vous le désirez—un élévateur indépendant, la propriété de personnes non intéressées dans les chemins de fer ou autrement, serait-il une source de profits à Fort-William ou Port-Arthur?—R. Si les élévateurs de tête de ligne à Fort-William étaient exploités par les compagnies de chemin de fer, il s'ensuivrait naturellement que le grain de la compagnie du Pacifique-Canadien irait à son élévateur, celui du Canadian-Northern à l'élévateur du Canadian-Northern, celui du Grand-Tronc-Pacifique à l'élévateur du Grand-Tronc-Pacique; dans ce cas, chaque élévateur aurait probablement une bonne part du grain produit. Mais si chacun peut construire un élévateur et l'exploiter, tout dépend des dispositions du propriétaire du grain qui peut l'expédier à l'élévateur qu'il lui plaît; il peut se faire qu'il préfère un élévateur pour des raisons personnelles, il peut connaître le propriétaire de l'élévateur et croire qu'il est plus prompt d'exécution, ou quelque chose de la sorte, et le tout en viendrait

à une question de traitement. Pour le succès de l'élévateur et pour que le public obtienne les meilleurs résultats, je pense qu'il devrait y avoir à Fort-William des élévateurs de capacité suffisante; et si le gouvernement veut qu'ils soient exploités par les compagnies de chemin de fer, les gens du dehors, le public, ne devraient pas exploiter d'élévateurs dans ces circonstances, sauf pour leur propre grain.

Par le Président:

Q. De sorte que le succès d'un élévateur privé à Fort-William dépend grandement, à votre avis, de l'achat du grain dans le pays et de l'expédition des élévateurs régionaux pour répondre à la demande?—R. Je crois que c'est une chose très nécessaire pour en faire une source de profits.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Il y a un autre côté de la question; connaissez-vous quelque chose de la capacité d'élévateur à Fort--William et Port-Arthur, y en a-t-il plus que nécesasire, ou ces élévateurs ne sont-ils pas assez occupés avec leur récolte raisonnable?—R. J'ai acquis, dans le passé, passablement d'expérience à propos des élévteurs, et cètte expérience est qu'il y a certaines époques de l'année où, quelle que soit la capacité de l'élévateur, il est impossible de parer aux cas imprévus; mais pendant la plus grande partie de l'année il y a réellement trop d'espace. Vous en avez la preuve à nos élévateurs de la Baie Georgienne—quand je dis "nos", je veux dire ceux sur la voie du Grand-Tronc. Chaque automne, avant la clôture de la navigation, nous voudrions voir chacun de ces élévateurs rempli de grain, car dans ce cas il nous serait profitable d'expédier ce grain à Portland, à Boston, à Saint-Jean, ou aux meuniers d'Ontario, pendant l'hiver. Si le grain n'est pas apporté avant la clôture de la navigation, il n'est apporté qu'au printemps pour l'exportation; alors il y a grande chance qu'il soit expédié par eau et nous n'avons pas à en faire le transport. Prenez nos élévateurs à Portland; nous avons là une capacité de deux millions et demi de boisseaux et lorsque nous les avons construits nous les avons remplis pour les opérations d'hiver. Nous n'avons pu les remplir depuis un an ou deux, mais nous avons une capacité d'élévateur. . . .

Q. Pourquoi?—R. Parce que les conditions du marché de l'autre côté ont été telles que les commerçants de grain ne voudraient pas l'expédier à Boston avant de l'avoir vendu. Il y a ce point: si votre grain est à Fort-William ou Duluth, il peut être expédié à Buffalo, de là à Baltimore, Philadelphie, New-York, Boston ou Portland. Si vous l'expédiez aux élévateurs de la Baie Georgienne, vous ne pouvez l'envoyer ailleurs qu'à Montréal, Boston, Portland ou Saint-Jean, et probablement dans les mois d'octobre et novembre; cela dépend de la saison, que le grain arrive de bonne heure ou tard, l'élévateur peut être employé à sa pleine capacité. Dans une autre saison, il peut y avoir le double de l'espace voulu.

Q. Vous dites que, à votre avis, il y a trop de capacité à Fort-William maintenant?—R. Je n'ai pas dit cela.

Q. Pendant la plus grande partie de l'année?—R. Je dis que pendant un grand nombre de mois de l'année il y a à Fort-William beaucoup plus de capacité qu'on ne peut en employer.

Q. Si vous séparez celui qui exerce son industrie dans l'intérieur de celui qui exploite un élévateur, et si le propriétaire d'un élévateur de tête de ligne ne peut exploiter qu'un élévateur de tête de ligne, vous pensez que l'industrie ne pourrait être payante?—R. Je n'ai pas dit cela.

Q. Quel est votre avis, pourrait-il réaliser un dividende?—R. Je ne relie nullement le propriétaire d'un élévateur régional avec l'élévateur de tête de ligne. Je n'ai pas parlé du propriétaire d'élévateur régional. J'ai parlé de celui qui exploite un élévateur à Fort-William ou à Duluth. Je considère que, pour rendre l'élévateur profitable, celui qui l'exploite doit pouvoir traiter son grain comme il le juge à propos.

Q. Il y a un certain nombre de personnes qui prétendent que s'il ne leur est pas permis d'exploiter des élévateurs régionaux, l'élévateur de tête de ligne ne peut rapporter de profits; peut-il le faire sans les élévateurs alimentaires?

Le PRÉSIDENT.—Vous voulez savoir s'il pense que l'élévateur de tête de ligne pourrait rapporter des profits sans ces élévateurs alimentaires?

Par l'honorable M. Davis:

Q. A votre avis, l'élévateur de tête de ligne peut-il être rendu profitable?—R. Oui, pourvu qu'on puisse y faire passer une quantité suffisante de grain à un taux rénumérateur raisonnable. Il faut avoir une certaine quantité de blé dans un élévateur pour réaliser des profits, et si le taux n'est pas rémunérateur, il faut alors augmenter la quantité de grain. Une grande quantité de grain est dirigée sur Duluth. Naturellement, nous n'expédions pas à Duluth plus qu'il ne faut. Je n'ai pas ici de chiffres pour m'indiquer quelle peut être la quantité.

Q. Quelle quantité totale de grain a passé par les ports américains l'année dernière?—R. J'en ai note à mon bureau, mais je ne me rappelle pas le chiffre exact et je pourrais vous induire complètement en erreur. Je puis vous donner le renseignement demandé, mais pas dans le moment.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Le Grand-Tronc figure-t-il dans les profits de l'élévateur de la Baie Georgienne, ou n'y est-il que pour le transport?—R. Je suis fâché de dire que cela ne paye pas. Nos élévateurs sont basés sur le fait qu'ils sont les auxiliaires du chemin de fer. En d'autres termes, si nous n'avions pas là les élévateurs, nous ne pourrions avoir de grain pour la distribution dans Ontario et pour l'exportation.

Q. Vous ne pourriez obtenir le transport?—R. Non. Je désire ajouter ceci: par rapport au Grand-Tronc ou le chemin de fer Pacifique--Canadien—les deux lignes seront sur le marché dans le cours de l'année—il n'y a qu'une courte distance par eau, jusqu'aux ports de la Baie Georgienne; le reste est par voie ferrée. L'une des raisons pour lesquelles nous obtenons le transport, c'est que si quelqu'un a cent mille boisseaux de grain et veut en vendre vingt mille boisseaux au moulin, il peut en disposer de cette façon s'il peut le vendre à la Baie Georgienne. S'il a un lot de cent mille boisseaux de grain et nolise un navire pour aller jusqu'à Montréal, tout le grain se rend à Montréal, et il est inutile de l'envoyer à d'autres qu'à la maison Ogilvie, la seule à Montréal.

Par le Président:

Q. Considérez-vous que ce serait une entreprise avantageuse de posséder des élévateurs à quelqu'un des points de l'Est s'il n'y a pas de chemin de fer à cet endroit?—R. Non.

Q. C'est plutôt pour les fins de la vente et du transport?—R. Nous avons plusieurs élévateurs. Nous en avons un à Port-Arthur, autrefois la propriété d'une maison de grain. Cette maison a cessé ses opérations. L'élévateur est aujourd'hui entre les mains de personnes qui disposent de grandes quantités de grain pour le marché de Chicago. C'est de là qu'elles tirent leur revenu. Nous avons un élévateur à Point-Edouard. On prétend que le trafic n'y est pas rémunératif. De fait, il n'est pas payé de dividende et on dit que le marché n'est pas profitable. La raison est que l'élévateur est construit en bois et que les primes d'assurance sont trop élevées. On demande des compartiments en béton. L'élévateur de Goderich est modernisé. Les compartiments sont en béton. Les actionnaires sont en majeure partie—ils l'étaient du moins—des meuniers d'Ontario, et ils sont financièrement intéressés à diriger le grain sur cet élévateur. De plus, cet élévateur est avantageusement situé pour la monture du grain en transit entre la Baie Georgienne et l'Est. Les élévateurs de Point-Edouard, de

Sarnia et de Goderich sont les plus avantageux que poss-de le Grand-Tronc pour le marché parce que le grain peut être dirigé directement sur Montréal et préparé en transit. Nous venons ensuite à Meaford. L'élévateur à cet endroit a été construit il y a quelques années, il n'a jamais donné de profits, et les propriétaires seraient heureux de rentrer dans leurs fonds. L'élévateur de Midland est la propriété d'une maison de grain de Chicago et il est exploité par elle. Cette maison reçoit le grain de tous ceux qui veulent emmagasiner dans cet élévateur, mais elle fait un commerce considérable de maïs aux Etats-Unis. Le Tiffin est exploité par des gens de Chicago. L'élévateur Midland est construit en bois et la prime d'assurance est de $2.70 par cent dollars. L'élévateur Tiffin a été construit à Fort-William comme élévateur du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne pense pas que ce soit un placement rémunératif, mais c'est un élévateur de première qualité. Il n'y vient pas assez de grain. Nous venons ensuite à l'élévâteur de Depot, qui est encore moins satisfaisant. C'est un ancien élévateur, d'une grande capacité; comme pour celui de Midland, l'assurance est d'environ $2.70 par cent dollars.

Q. Vous nous avez donné vos appréciations quand à la valeur ou au coût entre Port-Arthur et Duluth. Parlant des élévateurs construits à l'épreuve du feu, ou de quelque manière semblable, à Fort-William, Port--Arthur ou Duluth, y a-t-il une différence appréciable pour les frais ou les taxes?—R. J'ai entendu dire que tous les élévateurs à Fort-William sont construits en béton; je n'en suis pas certain. S'ils le sont, la différence ne serait pas grande; mais il doit y avoir une différence de $1.70 à $2.70 par cent dollars dans la prime d'assurance sur les élévateurs construits en bois.

Q. Cette différence s'appliquerait dans les deux cités?—R. Oui. Je ne sais quel est le prix relatif.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je comprends que la capacité d'emmagasinage à Port-Arthur et Fort-William est de 25,000,000 de boisseaux?—R. Vingt-cinq ou vingt-six millions.

Q. Je ne suppose pas qu'il y ait plus de dix ou douze millions de boisseaux en magasin en un même temps?—R. Je ne sais.

Q. Actuellement, six ou sept millions de boisseaux?—R. Oui.

Q. Définissons la situation: un homme qui achète du grain à différents points le long de la route ne peut avoir son propre élévateur de tête de ligne; la question qui se soulève alors est que les élévateurs de tête de ligne qui appartiennent à des compagnies particulières sont invendables pour la raison qu'ils ne donneraient aucun rendement sur le placement de deniers et que, pratiquement, ce serait prendre la propriété de ces compagnies; en d'autres termes, si les compagnies de grain n'avaient pas leurs propres élévateurs, le grain irait naturellement à l'élévateur du chemin de fer, à celui du Canadian Northern...?—R. Il n'y a pas dans le pays d'élévateur appartenant au chemin de fer.

Q. Mais si ceux qui exploitent les élévateurs régionaux n'ont pas d'élévateurs de tête de ligne, le pauvre homme qui possède un élévateur de tête de ligne ne recevrait rien pour son usage parce que le Canadian Northern porterait naturellement le grain à son élévateur et le Grand-Tronc-Pacifique au sien, et il y a tant de capacité à Port-Arthur et à Fort-William que les propriétaires d'élévateurs privés n'auraient pratiquement rien à faire?—R. Dans les conditions que vous donnez, je crois qu'ils n'auraient rien à faire.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous dites que la capacité de l'élévateur de Fort-William est de vingt-cinq millions de boisseaux?—R. Oui.

Q. Un élévateur peut être rempli pour ce qui concerne le public et n'être qu'à moitié plein en réalité?—R. Je sais des élévateurs qui ne contenaient en boisseaux rien d'approchant leur capacité à cause du nombre de compartiments qui ne renfer-

maient que deux cents boisseaux lorsqu'ils pouvaient en contenir deux mille; et je sais des élévateurs qui contenaient plus que leur capacité officielle à cause de la qualité supérieure du grain. Cela fait une différence si le grain compte 55 ou 65 livres au boisseau.

Q. C'est-à-dire qu'il faut emmagasiner séparément chaque qualité de grain?—R. C'est là une difficulté très sérieuse. Nous avons cet embarras chaque saison à Montréal. Nous avons du grain demandé par les exportateurs. 'J'ai demandé aux hommes en charge de l'élévateur: "Comment se fait-il que vous avez ici tant de wagons chargés? Pourquoi ne pouvez-vous les décharger, nous en avons besoin pour d'autres fins?" La réponse était: "Nous ne pouvons, l'élévateur est rempli." Mais l'élévateur n'est pas rempli à son entière capacité?" "L'élévateur est rempli. Nous avons ici tant de qualités de grain, et nous ne pouvons mettre dans les compartiments que le grain de même qualité."

Q. Par conséquent, vous ne pouvez calculer la capacité à la quantité du grain?—R. Pas du tout; et plus il y a de qualités de grain, dans une saison où il est hors de condition, qu'il soit niellé ou gelé, plus il faut de compartiments.

Q. Et les recettes de l'élévateur sont réduites en conséquence?—R. Oui.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Mais dans tous ces élévateurs il y a des compartiments de petite et de grande capacité?—R. Pas toujours. Naturellement, il y en a des grands et des petits. Dans certains élévateurs, les compartiments ont une capacité de quatre à cinquante milles boisseaux, dans d'autres, une capacité de dix ou douze. Prenez les élévateurs circulaires en béton, on y construit de petits compartiments.

Q. Supposons que vous ayiez ici un compartiment contenant 50,000 boisseaux et qu'on en demande l'expédition de 47,000 boisseaux, laissant une balance de 3,000 boisseaux, tous les compartiments étant remplis; vous avez un compartiment d'une capacité de 40,000 boisseaux, où il ne s'en trouve que 3,000?—R. Oui.

Q. Vous pouvez y emmagasiner du grain de même qualité?—R. Oui, si l'offre en est faite.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Supposons qu'il y ait vingt charges de wagon de blé n° 2 Northern passé à l'inspection du gouvernement. Il s'en trouve du bon et du meilleur. Le grain a été qualifié n° 2 Northern; ;mais quatre wagons au moins de grain peuvent être qualifiés comme arrivant à la classe n° 1 Northern et le reste est au-dessous de cette qualité. N'est-ce pas un fait que celui qui exploite les élévateurs privés divisera le grain en compartiments séparés, afin d'y réaliser un gain?—R. Je ne suis pas familier avec les faits.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Est-ce un fait que, vu les frais exigés, le grain n'est pas gardé longtemps dans les élévateurs? Les taux à Fort-William et Port-Arthur sont très élevés et personne ne peut garder le grain longtemps dans les élévateurs? Pendant la saison d'affaires, le changement ne se fait-il pas très-vite?—R. Je crois que cela dépend entièrement de l'état du marché. Si ce dernier est contre le vendeur, ce dernier trouve probablement qu'il lui est plus profitable de garder le grain à Fort-William, et de payer des frais plus élevés, que de le faire expédier à un endroit où il ne peut pas le vendre.

Ajournement jusqu'après la séance de la Chambre.

SEANCE DE L'APRES-MIDI

Le comité se réunit à 5.30 p.m.

Le Président.—J'ai reçu une lettre de M. E. F. Jacques. Je demanderai au secrétaire de la lire.

Le secrétaire lit la lettre qui suit:

"Je constate que vous siégez en comité sur le Bill "Q" intitulé: "Loi concernant les grains". Comme je suis intéressé dans ce commerce, je prends la liberté de vous écrire au sujet de la loi projetée.

Ainsi que vous pouvez le savoir, je me suis occupé du commerce de grain depuis 1891. Depuis 1895, je m'occupe exclusivement du commerce d'exportation. Je suis aussi porteur d'actions dans la *Northern Elevator Company.* Cette loi, si elle entre en vigueur, me forcera soit à vendre mes actions dans la *Northern Elevator Company* (ce qu'il peut être impossible de faire), soit à me retirer du commerce des grains, ce qui me paraît à peine juste. Je connais des marchands de grain, à Liverpool, qui sont porteurs d'actions dans les élévateurs du Manitoba. En vertu de cette loi, s'ils ne vendent pas leurs actions, ils seront soumis à toutes sortes d'amendes et même à l'emprisonnement, ce qui ne sera pas une annonce financière bien avantageuse pour le Canada.

Le mélange, que cette loi a en vue d'empêcher, est sans doute contraire à la loi; mais je crois qu'on a voulu faire une montagne d'une affaire de rien. Durant les dernières cinq années, notre maison n'a pas reçu une plainte au sujet de la qualité d'aucune expédition quelconque de grain classifié du Manitoba, et nous avons exporté chaque année plusieurs millions de boisseaux de grain. Les meuniers et marchands de grain anglais sont probablement les juges les plus compétents du monde pour le blé, vu qu'ils ont le marché de partout pour faire leurs achats; et si notre blé eut été déprécié par le mélange autant qu'on l'a prétendu, il est plus que probable qu'on aurait entendu des plaintes. La plupart des Bourses d'Europe reçoivent nos échantillons, et le blé du Manitoba est expédié de Montréal, Saint-Jean, Portland, Boston, New-York et Philadelphie. Sûrement quelqu'un de ces ports eut expédié du grain non mélangé et les meuniers de l'Angleterre ou du continent eussent remarqué la différence des qualités; mais nous n'avons reçu aucune plainte, et vous pouvez facilement vérifier cette déclaration.

" J'espère que la loi projetée ne sera pas mise en vigueur en sa forme actuelle."

M. Gage est rappelé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous êtes un marchand de grain pratique, et je voudrais savoir de vous quelle est la différence entre les classes de grain 1, 2 et 3?—R. Cela varie d'une saison à l'autre, d'un mois à l'autre. Ordinairement, la différence entre le n° 1 du Nord et le n° 2 du Nord va de 2 à 3, mais ne descend pas au-dessous de 3 parce que le n° 2 du Nord est applicable aux contrats.

Q. Votre compagnie est l'Internationale?—R. Oui.

Q .Vous avez déclaré que vous avez perdu 24 pour cent sur les classes expédiées par les élévateurs régionaux. C'est une proportion considérable, qui représente le quart de votre production?—R. Non; c'est le quart du grain que nous avons acheté

des cultivateurs par charges de wagon, non pas le quart du grain qui est passé par nos élévateurs.

Q. Que réclamez-vous dans l'élévateur régional pour recevoir le grain et l'expédier?—R. La première réclamation est pour la réception du grain; pour le premier terme elle est de trois-quarts de cent.

Q. Entre les qualités 1 et 2 du blé du Nord?—R. Oui.

Q. Quelle est-elle entre les qualités 2 et 3?—R. De 3 à 5 ou 6 cents.

Q. Que chargiez-vous aux cultivateurs pour recevoir dans l'élévateur et expédier le grain?—R. Nous réclamons ordinairement un cent et trois-quarts pour le recevoir et l'expédier.

Q. Et l'assurer?—R. Et l'assurer.

Q. Vingt-quatre pour cent du grain était acheté et payé par vous pour une certaine qualité et vous deviez le vendre comme qualité inférieure; vous perdiez considérablement?—R. Nous perdions un certain montant, mais vous devez me permettre d'expliquer ma déclaration. Je veux dire que 24 pour cent du grain que nous achetons du cultivateur est classifié pour lui, et nous faisons là un contrat avec lui; ce n'est pas le grain qui passe par notre élévateur, qui va à Fort-William et qui est acheté d'après l'inspection de Fort-William. Pour arriver à votre point, vous devez connaître la proportion que nous achetons comparativement à la quantité qui passe par l'élévateur; c'est-à-dire que nous achetons probablement moins que 30 pour cent, et si vous retranchez 24 pour cent des 30 pour cent, vous arrivez à pouvoir calculer le montant.

Q. Quel est le capital de l'Internationale?

Le Président.—Je ne crois pas que la question de capital doive surcharger les procès-verbaux.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Avez-vous perdu ou gagné avec vos élévateurs dans l'Ouest, l'année dernière? —R. Nous avons fait un profit.

Q. Bien que vous ayiez perdu sur toutes ces qualités?—R. Oui.

Q. L'incompétence de certaines gens en serait-elle la cause?—R. Il serait impossible de dire; dans certains cas il y avait incompétence, et concurrence dans certains autres. Il y a bien des choses pour amener ce résultat.

Q. Réclamez-vous un droit de quayage des cultivateurs?—R. Oui, nous essayons de le faire.

Q. Nettoyez-vous le grain avant de l'expédier à l'élevateur?—R. Dans des cas, oui; dans d'autres cas, non.

Q. Si le grain n'est pas nettoyé, il en résulte une perte?—R. Toutes les classes de grain contiennent des saletés, les qualités 1, 2 et 3 de blé du nord. Cela n'influe pas sur la qualité, ce n'est pas un facteur déterminant. Les saletés ont un léger effet, mais n'influent pas sur les qualités.

Q. Vous m'avez dit hier que votre élévateur de tête de ligne a une capacité d'un million de boisseaux?—R. Oui.

Q. Vous y passez neuf millions de boisseaux?—R. Oui, je crois que les régistres du bureau d'inspection indiquent environ huit millions et demi; notre année donne neuf millions de boisseaux.

Q. Auriez-vous objection à me dire quelles sont les recettes brutes de l'ancien élévateur?—R. De quelle compagnie?

Q. L'élévateur de tête de ligne a une capacité d'un million de boisseaux?—R. Je ne puis le dire de mémoire.

Q. Avez-vous payé un dividende?—R. Oui, nous avons payé un dividende.

Q. Quel a été ce dividende?—R. 7 p. 100.

Q. Vous construisez un nouvel élévateur?—R. Oui.

Q. Vous étiez à le construire l'année dernière?—R. Nous l'avons commencé l'année précédente.

Q. Quelle sera la capacité de cet élévateur de tête de ligne?—R. Environ la même.

Q. Lorsque vous avez commencé la construction de cet élévateur, vous saviez que les cultivateurs faisaient de l'agitation, et que le gouvernement considérait la question d'acheter ces élévateurs?—R. Oui.

Q. Vous saviez qu'il se faisait de l'agitation dans la Saskatchewan et le Manitoba?—R. Oui, elle se fait depuis que je suis ici, huit ans.

Q. Vous êtes encore prêts à prendre le risque de la construction d'un nouvel élévateur?—R. Oui, monsieur.

Q. Bien que vous sachiez que, si cette loi entrait en vigueur, et si le gouvernement vous enlevait ces élévateurs, celui que vous êtes à construire vous resterait sur les bras et serait inutile d'après votre propre raisonnement, et vous en avez cependant pris le risque?—R. Non, je n'ai pas dit cela. J'ai supposé que le gouvernement ne confisquerait pas la propriété. J'avais cette foi dans le gouvernement, J'avais assez de confiance pour continuer.

Q. Ce n'est pas le gouvernement fédéral qui le fait, c'est le gouvernement local?—R. Le gouvernement local a pris les élévateurs et nous a payé un bon prix.

Q. Supposons que les gouvernements locaux des trois provinces vous enlèvent tous ces élévateurs?—R. Nous aurons à faire des arrangements avec les gouvernements locaux.

Le PRÉSIDENT.—Il ne me semble pas que cela soit très pertinent; mais si le gouvernement de la province prenait les élévateurs, il laisserait chacun libre d'acheter du grain et de l'envoyer à ces élévateurs; il aurait ses propres élévateurs de tête de ligne et cela ne s'applique pas à la question.

Le TÉMOIN.—Nous pourrions acheter le grain du gouvernement et le faire passer par l'élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Je suppose que vous êtes disposé à vendre vos élévateurs au gouvernement s'il est disposé à payer?—R. J'aimerais mieux les garder. J'aurai à m'occuper d'autres affaires lorsque je n'aurai plus d'élévateurs.

Q. Combien vos gens en ont-il vendus au Manitoba?—R. Huit.

Par l'honorable M. Young:

Q. C'est de bon gré que vous vendez vos élévateurs?—R. Oui.

Q. Vous êtes parfaitement libre de retenir ou non vos élévateurs régionaux?—R. Absolument.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Si vous vendez au gouvernement, vous pouvez construire d'autres élévateurs?—R. Oui.

J. D. FLAVELLE, de Lindsay, Ontario, comparaît devant le comité.

Par le président:

Q. Quelle est votre fonction?—R. Président de la *Canadian Cereal and Mining Company,* dont le bureau principal est à Toronto. Je comparais au nom de la *Dominion Millers' Association.* Il y a plusieurs années, lorsqu'on achetait originairement le grain du Nord-Ouest, ainsi que le savent plusieurs d'entre vous, la pratique de mélanger le grain n'était en aucun sens restreinte à Fort-William, ce qui créa un sentiment de mécontentement, tant chez les producteurs que chez les consommateurs; et lorsqu'on attira sur ce point l'attention du gouvernement, celui-ci comprit l'importance de prendre quelque mesure pour arrêter ce mélange, et il statua qu'il était

illégal de mélanger le grain à Fort-William. Il ne fournit aucune machine spéciale pour empêcher cette pratique. La conséquence fut que la loi devint jusqu'à un certain point lettre morte et le mélange du grain se continua. On adopta alors des mesures plus sévères et, il y a quelques années, le mélange du grain fut pratiquement soumis, dans une grande mesure, à la surveillance du gouvernement. Après cette décision, le sentiment, tant chez les cultivateurs que chez les consommateurs, les marchands de grain, non seulement dans l'Ontario, mais en Europe, était que la même pratique se continuait. Vous pouvez appeler cela manipulation, ou mélange; dans tous les cas, le sentiment était que nous n'obtenions pas de grain d'aussi bonne qualité que celui acheté originairement des cultivateurs. Nous sentions aussi que le grain qui arrivait aux moulins étaient beaucoup plus sale que ne devrait l'être le grain inspecté. Nous en conclûmes que les instructions données par M. Horn, l'inspecteur, pour classer le grain, le n° 2 du nord, sujet à tant de déduction pour saletés, soit un, deux, trois, quatre et cinq pour cent, très fréquemment dans la majorité des cas, étaient pratiquement méconnues dans les élévateurs, et que nous payions pour le grain sale que les compagnies d'élévateurs ne payaient pas, parce que les saletés étaient enlevées des wagons. A tort ou à raison, c'était notre sentiment. Pour faire voir que nos renseignement n'étaient pas absolument inexacts, nous logeâmes une plainte même après l'institution de la surveillance par le gouvernement, et ceux qui contrôlent ces élévateurs furent mis à l'amende par ce dernier pour contravention à la loi. Ils se sont présentés ici et déclarèrent qu'il s'agissait d'un point technique. Je crois que si vous examinez les pièces, et vous les avez sans doute, vous constaterez qu'il y a beaucoup plus que de la technique. Vous constaterez, je crois, que sir Richard Cartwright soutient au cours de ses observations que ces messieurs ont réussi par quelque moyen, par mélange, manipulation ou autre, à augmenter d'un demi-million de boisseaux la quantité de grain déposée dans leurs élévateurs. Lors de la préparation de cette loi d'inspection, sir Henri Joly était président du comité, et l'honorable M. Muloch, M. Patterson et M. Sifton étaient présents. M. Sifton déclara dans le temps qu'il était fortement en faveur du Nord-Ouest. Mais après avoir entendu les témoignages, il fut convaincu, au point de vue national, au point de vue canadien, qu'il était désirable de protéger la pureté des qualités supérieures de grain en particulier et qu'il était malheureux qu'elles pussent être altérées de quelque façon. Nous pensons donc qu'il est désirable que le gouvernement enlève à ces messieurs toute tentation possible de nuire, en quelque manière que ce soit, au producteur, au consommateur ou à un point de vue national. Nous croyons que l'intégrité de l'inspection devrait être maintenue, que nous devrions recevoir les qualités n°s 1 et 2 supérieures, et non pas une qualité inférieure que nous avons reçue jusqu'à présent. Il y a plusieurs milliers de cultivateurs et producteurs, mais—je crois être dans le vrai, je puis faire erreur,—à part les compagnies de transport, il n'y a pratiquement que quatre corporations représentées dans les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur. Comme vous le savez, un grand nombre de cultivateurs sont venus du Nord-Ouest faire des représentations au gouvernement. Ils demandaient l'établissement du contrôle ou de la possession des élévateurs par le gouvernement. Cette demande n'a pas été reçue, mais le premier ministre a fait une déclaration qui, si je me rappelle bien, se résume à ceci: "Il ne peut être question de possession du gouvernement, mais nous insérerons dans la loi des articles qui vous protégeront absolument comme si les élévateurs étaient la propriété du gouvernement."

Et ces articles n'ont certainement pas été suggérés par le consommateur, non plus que par le producteur, je pense. Le gouvernement, avec la pleine connaissance de tout ce que cela signifie, prépara ce bill et y introduisit ces articles qui établissent l'impossibilité absolue, en tant que la tentation est concernée, de rien faire de préjudiciable à la Loi de l'inspection ou à ce qui était à l'avantage du producteur ou du consommateur. Je ne suis pas ici pour dire si ces articles sont trop sévères ou non. Le gouvernement a jugé à propos de les introduire dans la loi et c'est un moyen sûr pour empêcher toute

violation possible de la loi. Nous savons tous que, par la réalisation du plus grand bien pour le plus grand nombre, beaucoup de particuliers peuvent souffrir. Prenons le traité de réciprocité en contestation; beaucoup de personnes prétendent que leurs droits acquis sont atteints et que leurs opérations en souffrent. Je ne suis pas ici pour discuter la question; je présente le point comme cas analogue.

Le Président.—Le gouvernement ne pense pas ainsi.

M. Flavelle.—Je présente un cas analogue. Ces messieurs viennent ici et disent que leurs profits seront matériellement diminués et, de fait, qu'ils seront ruinés pour ce qui concerne le commerce de grain; mais ils sont venus ici connaissant la loi du pays, courant leurs risques comme nous tous, et il ne s'agit que de quatre ou cinq personnes qui souffrent quelque chose. Ils peuvent avoir un bon droit d'action contre le gouvernement par suite de l'abrogation de quelque article de loi, mais c'est une question à discuter entre eux et le gouvernement. Si le cas était même aussi mauvais qu'ils le disent eux-mêmes, pensez-vous qu'il serait juste pour les milliers et milliers de cultivateurs—car l'exportateur n'est que le courtier du cultivateur—pensez-vous que leurs intérêts primeraient parce qu'ils prétendent que la mesure est trop sévère et qu'elle signifie confiscation? Si tel est le cas, ne serait-il pas bien préférable de les laisser souffrir et négocier avec le gouvernement que de porter préjudice au pays en général? Je pense que vous conviendrez avec moi que ces messieurs ont présenté leur cause—je ne dirai pas une cause mauvaise mais possiblement dangereuse pour l'intérêt public—excessivement bien et, à leurs point de vue, ils l'ont faite très forte, aussi forte qu'elle pouvait être faite. Mais même en admettant tout cela, si vous êtes convaincus que le gouvernement a raison de prendre des mesures très sévères—car aux abus intolérables il faut opposer des mesures préventives très sévères,—n'est-il pas juste que ces mesures soient adoptées? Je suis bien prêt à admettre que le remède est très violent. Il signifie qu'il faut absolument séparer les élévateurs de tête de ligne des élévateurs régionaux. C'est la conséquence nécessaire de la mesure. Ces messieurs ne peuvent pas être intéressés dans les deux, ou ils deviennent des criminels. Alors de quoi souffrent-ils particulièrement? Ils subissent la perte d'une portion de leur profit. Je pense que M. Heffelfinger a posé le cas loyalement, et je suis sûr que le comité apprécie ce qu'il a dit, comme j'apprécie la manière dont il l'a fait. Il a admis franchement. "Nous sommes venus ici pour prendre charge des élévateurs de tête de ligne, comme question de profits." Je l'admire pour sa déclaration. Mais si cette question de profit doit être préjudiciable à l'intérêt public, je crois que le Sénat a parfaitement le droit de dire "Vous n'aurez pas ce profit." Le Sénat a justement à juger si les moyens projetés sont ceux convenables pour la prévention des abus, car la lettre lue par M. Loud, disant que le mélange est peu avantageux, n'est pas pertinente. Cette question n'est pas devant le comité; elle a été réglée. Ces messieurs admettent qu'ils ne désirent pas faire de mélange. Le sujet a été pris en considération. Pratiquement, la Loi des grains n'est pas changée—on a simplement ajouté au texte originaire certains articles qui permettent d'exécuter la Loi des grains jusqu'à ses dernières limites, ce qui n'a pas été fait dans le passé. Est-il de l'intérêt du pays en général de détériorer le type des qualités? Comme consommateurs nous prétendons que non, et les cultivateurs disent de même. Si notre assertion est exacte, pourquoi ces messieurs retireraient-ils du profit de la manipulation du grain au préjudice du type de la qualité? Si notre type de qualité est élevé, l'acheteur anglais donnera un prix plus élevé pour notre grain; nous ferons de même si nous sommes assurés que nous ne recevrons que du blé de classe supérieure, et nous achetons sur cette base. Les inspecteurs sont toujours très soigneux à voir que le grain de chaque wagon soit absolument de la qualité type; s'il n'est pas de la qualité voulue, le grain est mis au rang suivant, et le cultivateur est payé d'après cette décision. Il est désirable que le grain devrait nous arriver dans le même état où il a été reçu et payé. Il a été assez

bien établi que cela n'a pas été fait dans le passé, et le propriétaire de l'élévateur de tête de ligne a retiré ce profit au détriment du pays en général. La prétention aujourd'hui est que l'adoption de clauses pénales sévères empêchera cet abus. C'est au Sénat à juger pleinement, et je ne suis pas ici pour dicter la conduite du Sénat. Je soutiens que le gouvernement, depuis des années, a essayé d'arrêter la pratique de la manipulation du grain, lorsqu'il passe par l'élévateur de tête de ligne, sans succès jusqu'à ce jour, quelles que soient les lois rendues; et, dans sa sagesse, il a cru prudent d'adopter la présente manière de faire. Cette loi émane du gouvernement, a été préparée par lui et acceptée par les cultivateurs et par la population de cette région.

Par l'honorable M. Jones:

Q. Je suis persuadé qu'une majorité des membres de la Chambre des communes et du Sénat pensent que le traité de réciprocité sera mis en vigueur dans un avenir prochain. Avez-vous objection à dire, tenant compte de la loi des Etats-Unis concernant le mélange, le traitement, etc., et supposant que le traité devienne loi, quel effet, à votre avis, il aurait sur le commerce des grains par les routes du Canada, et jusqu'à quel point il aurait pour effet, dans les circonstances, de diriger le trafic sur les routes américaines? Il y a deux questions en vue: celle de s'en tenir strictement à Port-Arthur et Fort-William comme élévateurs de tête de ligne, quel effet aurait le traité à ce point de vue; et aussi celle du transport par les voies canadiennes. Naturellement les Canadiens sont désireux, comme vous, de voir le grain se diriger vers l'est par le Canada. Avez-vous quelque objection à donner un avis sur ce point?—R. Je n'ai pas la moindre objection à vous donner mon opinion personnelle. Je sais que je diffère d'avis avec un grand nombre de personnes sur cette question, mais je n'hésite pas à dire que, suivant moi, si nous maintenons la supériorité de notre grain, il sera en grande demande; le mélange en déprécie la valeur. M. Loud, à mon avis, a tort en tout point de se hâter d'être effrayé de l'effet du traité de réciprocité. Naturellement, personne ne peut dire actuellement quel changement apportera la réciprocité, mais je ne pense pas que nous ayions raison de craindre, si nous maintenons la qualité supérieure de notre grain—parce que nous sommes dans une classe par nous-mêmes, et il n'y a pas pareille classe dans le monde—si nous maintenons la qualité supérieure de notre grain je ne crois pas que nous ayions à craindre qu'il prenne une autre route. Depuis quelques années passées, la loi a été que nous ne pouvons faire de mélange, et cela n'a pas eu pour effet de diriger le grain sur d'autres points.

Q. Si le grain passait par les Etats-Unis, il serait gardé en transit, ce qui empêcherait le mélange et lui conserverait sa qualité?—R. Cela est exact jusqu'à un certain point.

Q. Il serait impossible, n'est-ce pas, en vertu du privilège de transit, qu'il soit fait du mélange?—R. Je ne sais si, dans ces circonstances, le mélange peut se faire.

Q. Le mélange ne peut se faire si le grain est en transit? On ne peut le prendre dans le wagon et y substituer un autre article?—R. Je ne connais pas très bien la question de privilège de transit.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Vous êtes bien convaincu que si nous maintenons la haute qualité de notre grain venant de Fort-William et Port-Arthur, et si les Américains en permettent l'adultération et le mélange à Duluth, notre grain ne sera pas détourné, mais que nous aurons à nous une classe de grain de qualité supérieure?—R. J'en suis certain.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Supposons que la présente loi établirait deux classes d'élévateurs, disons le n° 1 et le n° 2; l'élévateur n° 1, dans lequel il ne serait permis de faire de mélange sous aucune circonstance, et l'élévateur n° 2, où le mélange serait permis; verriez-

vous aucune objection à cela? Le grain venu de l'élévateur n° 2 serait vendu, et il serait connu qu'il était sujet à être mélangé?—R. Pratiquement vendu sur échantillon. Je crois qu'il y aurait grand danger en permettant cela pour les qualités supérieures.

Q. Le cultivateur aurait le choix d'envoyer son grain à l'élévateur n° 1, où il aurait la garantie qu'il ne serait pas fait de mélange; ou, s'il le préférait, il pourrait l'envoyer à l'autre élévateur où il prendrait le risque du mélange, comme le ferait l'acheteur, qui aurait le choix d'acheter de l'un ou l'autre élévateur. Le prix du blé sortant de l'élévateur n° 1, sans doute, serait plus élevé que celui du blé sortant de l'autre. Pensez-vous que ce serait une protection pour le cultivateur?—R. Cela pourrait certainement se faire, particulièrement pour le grain de qualité inférieure. Il est assez dangereux d'altérer le grain n° 1, même si vous prenez le fait qu'il a été mélangé. En tant que les qualités inférieures sont concernées, classes spéciales, du n° 4 en descendant, cela pourrait se faire, mais je doute que cela serait sage. Il y a un point que je veux toucher, c'est celui-ci: ces messieurs insistent beaucoup sur le fait que c'est pratiquement une confiscation de leur propriété. D'après votre décision il m'est permis de dire quelques mots sur la question. Vous avez entendu quelqu'un dire qu'il passait trente millions de grain par ses élévateurs de tête de ligne et que la charge minimum sur cette quantité pour les premiers quinze jours est de trois quarts de cent, ce qui lui rapporte une recette brute de $225,000; s'il garde le grain en entrepôt pendant quinze jours de plus, la charge est d'un trentième de cent pour chaque jour, ce qui porte la recette à plus de quatre cent mille dollars. Ces messieurs craignaient grandement que le Canadian-Northern ne leur réclamât des dommages pour la résliation du bail. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de se tourmenter par crainte que la perte soit aussi sérieuse; mais ceux qui exploitent des élévateurs leur appartenant s'alarment beaucoup, et, s'ils ont contre le gouvernement quelque réclamation qu'ils peuvent établir, ils auront le droit de l'imposer. Mais la chose sera-t-elle si sérieuse pour eux? Ils possèdent les élévateurs régionaux et ceux de tête de ligne. Les deux sont unis. La compagnie à laquelle ils s'adresseront, particulièrement si c'est une association privée, exigera naturellement de ceux qui exploitent les élévateurs régionaux une obligation qui la protège. Si ces élévateurs fonctionnent dans toute leur capacité, l'opération est très profitable, et je ne blâme pas ces messieurs de faire une lutte sérieuse. Je pense que tous ceux qui sont ici présents feraient de même. Il n'y a pas de danger possible de perte, sauf en autant que le gouvernement, par cette loi, peut déprécier la valeur de leur propriété. Mais avec une immigration de 250,000 personnes au Nord-Oouest chaque année, avec la perspective que l'immigration et la demande de nouveaux élévateurs augmentent, la question prend une grande importance pour la population du Nord-Ouest. Je suis informé que, à l'exception de l'ancien élévateur du chemin de fer Canadien du Pacifique, tous les élévateurs de Port-Arthur sont sur le plan moderne, et nous n'aurions aucune difficulté à vendre les élévateurs de tête de ligne aux compagnies de transport; je pense que ce sont les seuls qui devraient avoir le contrôle des élévateurs. Les compagnies n'ont pas la tentation de faire ce dont on se plaint. Ces messieurs ne sont pas nés d'hier. Ils sont hommes d'affaires sagaces et habiles. J'ai entendu avec plaisir leurs déclarations, et ils ne se tracassent pas au sujet de la perte possible qui est sur le point de leur arriver. Je crois qu'ils se sentent bien capables de prendre soin de leurs propres affaires, et c'est aussi l'avis du Sénat.

Par l'honorable M. Power:

Q. Si ces deux articles, qui sont en délibération devant le comité, devenaient loi, vous soucieriez-vous de placer une somme dans un élévateur de tête de ligne?—R. Non, je ne m'en soucierais pas, pour la raison que je ne voudrais pas courir le risque d'être actionnaire dans une compagnie qui pourrait être exposée à une poursuite criminelle par le fait de son agent; mais mon impression est que les opérations

iront soit à des gens qui peuvent les surveiller eux-mêmes, soit aux compagnies de transport.

Par l'honorable M. Young:

Q. Voudriez-vous dire au comité quelle est la valeur en plus de notre blé de qualité supérieure sur celui de Duluth?—R. Je ne puis vous le dire. Vous pouvez avoir cette information de quelqu'un des autres témoins.

Par l'honorable M. Davis:

Q. A votre avis, quelle serait, pour le producteur, la perte par boisseau, par le mélange du blé dans les élévateurs de tête de ligne?—R. Il est assez difficile de l'estimer exactement; mais, même si elle n'était qu'un minimum de fraction sur le blé produit dans l'ouest, elle représenterait une très forte somme. Ce serait un gros profit pour celui qui pourrait en prendre avantage, représentant une forte somme à être distribuée entre les producteurs de l'Ouest.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Si cette loi vient en vigueuer comme elle est faite, avec toutes ses mesures sévères, ne serait-il pas possible de mélanger le grain à Port-Arthur et Fort-William?—R. La chose serait beaucoup plus difficile.

Par l'honorable M. Young:

Q. Possible, mais non probable?—R. On ne serait pas autant porté à le faire.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. La pénalité est si forte et la découverte si facile qu'il faudrait être insensé pour le faire?—R. Ces articles sont édictés par le gouvernement avec la pleine connaissance de ce qui se passe.

L'honorable M. Power.—Nous pourrions prendre cela en considération, parce que le gouvernement ne se sent pas certain au sujet de ces articles et, pour cette raison, il les a renvoyés à un comité. Ce comité est supposé donner un avis indépendant.

Par l'honorable M. Béique:

Q. Voyez-vous quelque nécessité d'aller jusque-là, de faire un crime d'être intéressé dans le grain aux Etats-Unis et d'avoir un élévateur au Canada?—R. Cela est fait pratiquement pour les empêcher absolument d'avoir des élévateurs de tête de ligne.

Q. Quel rapport y a-t-il entre les deux?—R. Il est très facile d'éluder la loi en faisant tenir l'élévateur par des personnes à Liverpool et aux Etats-Unis. Le terme " ailleurs " est mentionné; je crois que la loi devrait dire "Canada et ailleurs" si elle est du tout adoptée.

Q. Parce que je suis propriétaire d'un élévateur au Canada, où est le mal si je fais le commerce du grain au Japon?—R. Comme je l'ai dit déjà, nous avons maintenant des gens à Liverpool qui ont des compagnies à Winnipeg et Port-Arthur. La même chose peut s'appliquer à d'autres pays. Je crois que vous devriez adopter la loi telle qu'elle est, ou bien retrancher l'article en entier—si vous le croyez sage. Je pense que c'est une disposition juste, car les intéressés pourraient facilement éluder la loi en ayant un associé fictif ou des gens engagés dans le commerce du grain là-bas pour faire ce dont nous nous plaignons; ce serait pour eux une tentation de faire manipuler le grain. L'homme au Japon ou aux Etats-Unis n'est ni plus honnête ou déshonnête qu'ailleurs. Je ne jette le blâme sur personne. Si vous enlevez absolument la tentation, vous avez l'assurance que le mal ne sera pas fait.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Avez-vous été chargé de recommander ces suggestions?—R. Non, pas le moins du monde. On ne m'a pas demandé d'opinion et je n'en ai pas donné.

Q. Connaissez-vous quelque branche particulière du commerce à laquelle une loi sévère du genre de celle-ci ait été appliquée?—R. Non.

Q. Pouvez-vous en concevoir aucune?—R. Vous devez comprendre, sénateur Lougheed, que cette question couvre un immense territoire.

Q. Pouvez-vous concevoir aucune autre branche du commerce à laquelle ce principe a été appliqué?—R. Je ne puis vous le dire sur le champ.

Q. Vous soumettriez-vous sans résistance à un principe semblable qui serait étendu à vos opérations?—R. Assurément non. Voici le point: il n'y a que quatre ou cinq corporations intéressées ici et elles ne souffrent pas de l'achat et de la vente du grain. Elles disent qu'il ne leur est pas permis de tirer leur grain de l'élévateur régional et de l'expédier; elles ont absolument la permission de le faire. La seule question est de leur enlever le pouvoir d'administrer les élévateurs de tête de ligne.

Q. Vous raisonnez le point; c'est à nous de le faire. Pourquoi ce principe devrait-il être appliqué au commerce du grain et non à aucune autre branche du commerce?—R. Parce que le commerce du grain entraîne des possibilités considérables.

Q. Les mêmes possibilités ne se rencontrent-elles pas dans les systèmes de transport, les entreprises commerciales, les systèmes financiers et toutes les autres opérations?—R. Il existe une législation assez sévère concernant vos chemins de fer.

Q. Pouvez-vous indiquer quelque chose d'analogue?—R. Non; nous avons dans notre commerce des restrictions quant à la farine et autres choses.

Q. Dans l'état actuel des choses, le grain peut être mélangé aux deux extrémités de la route?—R. Oui.

Q. Il peut être mélangé aux deux extrémités de la voie, mais non pas au milieu?—R. Oui; nous considérons que dès que l'inspecteur a apposé son sceau, rien ne devrait être dérangé en aucune façon.

Q. Si la présente loi apparemment empêche les grandes corporations et compagnies, sans siège au Canada, de continuer les opérations qu'elles ont établies au Canada, quel serait l'effet sur le commerce du grain, ou sur le prix du grain au Canada si la concurrence était diminuée?—R. Je ne pense pas que la concurrence serait diminuée.

Q. Obtiendriez-vous votre grain à meilleur marché qu'aujourd'hui, pensez-vous?—R. Je ne crois pas. Mon avis est que lorsque ces messieurs disent qu'ils n'achèteraient pas dans les élévateurs régionaux, s'ils n'avaient pas d'élévateurs de tête de ligne—je ne désire pas les défier dans leur déclaration, mais seulement dire que je pense qu'il y a beaucoup de *bluff* à ce sujet. S'ils n'achètent pas, quelque autre compagnie le fera. La question est de savoir s'ils devraient avoir le pouvoir additionnel de gérer ces élévateurs de tête de ligne. Ils forment pratiquement une coalition contre les acheteurs indépendants qui peuvent n'avoir pas de facilités de tête de ligne.

Q. Il y a quelque temps vous avez parlé des grands profits réalisés par les élévateurs de tête de ligne sur certaines quantités de grain qui y sont déposées; si je comprends bien, le gouvernement du Canada décide quelles charges seront payées pour les fins d'élévateurs. Il détermine les charges qui doivent être imposées pour le passage du grain par les élévateurs?—R. Il pourra le faire dorénavant; il ne l'a pas fait jusqu'ici.

Q. Il déterminera les charges en vertu de la présente loi?—R. Je pense que oui.

Q. Si le gouvernement décide de changer les charges, de sorte qu'au lieu de $\frac{3}{4}$ de cent la charge soit de $\frac{1}{2}$ ou $\frac{1}{4}$ de cent, quel en serait l'effet sur la propriété privée de ces compagnies?—R. Leurs propriétés n'auraient pas autant de valeur pour elles, naturellement. Je ne prétends aucunement que ces gens rançonnent le public. Ils imposent une taxe, et j'ai eu quelque peu d'expérience dans mes propres élévateurs. Je suis convaincu qu'ils font de très gros profits par les charges qu'ils réclament et

ils peuvent y avoir droit; mais le gouvernement règlera le point, et ils devront avaler la médecine donnée.

Par l'honorable M. Young:

Q. Avez-vous d'autres élévateurs que pour l'emmagasinage?—R. Oui, mais pas au Manitoba.

Q. Dans Ontario?—R. Oui.

Q. Vous avez fait allusion aux gens qui exploitent des élévateurs de tête de ligne ici; il y a aussi des compagnies de minoterie qui se procurent du grain chez les fermiers et qui possèdent ou peuvent posséder des élévateurs de tête de ligne; ces compagnies seraient atteintes par cette règle à moins qu'elles n'aient un moulin à la tête de ligne?—R. Oui.

Q. Comment cette règle les atteindrait-elle?—R. Je ne crois pas que quelque moulin ait des élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur, à l'exception de la compagnie Ogilvie; elle est exceptée. Il reste une clause à l'effet que le gouvernement peut édicter certaines règles sur ce qui doit régir cette compagnie.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Mais on ne peut avoir un moulin séparé des élévateurs de tête de ligne?—R. Non, les deux doivent être dans la même ville.

Par l'honorable M. Young:

Q. Un représentant de la *Quaker Oats Company* disait hier que sa compagnie n'avait pas d'élévateur de tête de ligne pour manutentionner ses marchandises, et que les opérations de la compagnie représentaient un million de boisseaux par mois?—R. Nos opérations représentent plus d'un demi-million de boisseaux, et nous nous attendons à atteindre le million avant la fin de l'année.

Q. J'ai remarqué, dans son témoignage, que sa compagnie se proposait de construire un élévateur de tête de ligne, et il a prétendu que cette législation la détournerait de ce projet?—R. Sans doute que cette législation la détournerait de ses projets de construction; elle n'aura pas d'élévateur de tête de ligne; il ne lui sera pas permis d'avoir un élévateur de tête de ligne.

Q. A moins qu'elle n'établisse son moulin à Port-Arthur?—R. Oui.

Par le président:

Q. Si une compagnie ou un individu a un élévateur de tête de ligne à Port-Arthur et place un petit moulin à côté de cet élévateur, cette compagnie ou ce particulier pourrait-il être exempté de l'application de la présente loi et envoyer, par l'élévateur, du grain au moulin et envoyer aussi à l'élévateur du grain qui n'est pas destiné au moulin?—R. Je ne pense pas; si vous lisez cette clause, vous verrez que le gouvernement peut édicter de pareilles règles. Il est possible que la chose puisse se faire de cette manière, mais j'espère que le gouvernement ne permettrait jamais l'établissement d'un moulin de ce genre. Je présume que c'est ce que signifie cette clause, que le gouvernement établit des règles à sa discrétion.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Pouvez-vous nous donner une idée des taux des élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William et aussi du port de la Baie?—R. Les taux à Fort-William et à Port-Arthur sont de trois-quarts de cent pour les premiers quinze jours, et d'un trentième de cent pour chaque jour subséquent ou pratiquement de 12¼ cents pour l'année. De ce côté-ci du lac, ces taux sont d'un demi-cent pour les premiers quinze

jours, d'un huitième de cent pour chaque quinzaine subséquente, ou un total de 3¼ cents par année.

Q. Ces élévateurs sont encore en opération?—R. Nous avons à la fois des compagnies privées et des compagnies de chemin de fer qui sont en opération. Je crois qu'il y a quelque valeur dans l'allégué de M. Loud, que ces élévateurs servent à des fins de transport; mais nous avons l'élévateur de Goderich qui est exploité par des propriétaires particuliers, et je suis informé qu'ils paient un dividende.

Le PRÉSIDENT.—Cette question, sous le régime du bill, ne peut être soulevée parce que le gouvernement prend toute responsabilité en disant quels devront être les taux; en sorte que la question est éliminée?—R. M. Watt attire mon attention sur le fait qu'actuellement les taux des élévateurs sont sous le contrôle du gouvernement, de sorte que sous le régime du présent bill il n'y aura pas de changement.

Le comité s'ajourne jusqu'à 8 heures p.m.

Le comité est rentré en séance à 8 h. p.m., avec l'honorable M. Jones au fauteuil de la présidence.

M. JAMES BOWER, de Red-Deer, Alberta, adresse alors la parole au comité.

J'aurais de beaucoup préféré avoir entendu toutes les objections avant que de procéder de notre côté.

Le PRÉSIDENT.—Je me fie à votre assertion que vous êtes en faveur des clauses telles qu'elles se lisent?—R. Oui.

Q. Qui représentez-vous?—R. Je représente les fermiers organisés de l'Ouest.

L'honorable M. YOUNG.—Vous êtes président du Conseil de l'Agriculture?—R. Oui, lequel se compose des exécutifs des diverses associations provinciales de tout le Canada.

Comme l'un de ces représentants des intérêts des fermiers de l'Ouest, je désire dire que les clauses qui font l'objet de la discussion nous satisfont en leur forme actuelle, sauf peut-être la section 2 de l'article 123; je crois que, en pourvoyant à une exception pour le cas d'un moulin à farine dans la dépendance d'un élévateur, cet article ne crée une échappatoire pour les abus.

Je pense que ces articles qualifiés violents et comportant la peine de la confiscation sont très nécessaires pour sauvegarder convenablement les intérêts des producteurs, des meuniers et des commerçants autorisés. J'estime qu'il est suffisamment prouvé que des fautes ont été commises dans le passé et que la loi a été transgressée; et nous croyons que la loi continuera à être transgressée si ces articles sont supprimés.

J'exprime l'opinion que les messieurs qui font ces objections n'ont pas pu faire valoir de bonne raison qui milite en faveur de la suppression de ces articles ou même de leur modification. Les opérations de l'achat et de la vente du grain, lorsqu'elles sont exercées ligitimement, devraient être lucratives et donner lieu à des profits raisonnables indépendamment de l'emmagasinage aux têtes de ligne. Ainsi, les opérations d'emmagasinage devraient produire un dividende sans que l'exploitant de l'entrepôt soit tenu en dépendance ou soit obligé de réaliser un bénéfice accessoire par la manutention du grain passant par son élévateur.

Les adversaires de cette théorie prétendent que si les opérations de l'achat aux élévateurs régionaux sont séparées de celles de l'emmagasinage aux têtes de ligne, chacune de ces diverses opérations n'assurent pas assez de bénéfices pour les faire rester dans cette industrie. Si cela est vrai, cela signifie alors que seulement les gros intérêts ayant pratiquement un monopole peuvent se livrer à cette industrie. Cela

constitue un aveu que les petits capitalistes susceptibles d'exploiter seulement quelques élévateurs régionaux seraient empêchés de se livrer à cette industrie, bien que ce soit précisément la classe d'hommes que nous voudrions voir se mêler à l'industrie afin de créer de la concurrence.

Cette concentration des affaires, d'une façon qui ressemble au monopole, est le principal motif pour lequel le pays de l'ouest fait naître un manque de confiance chez nos producteurs. Je crois que les arguments avancés par ces messieurs eux-mêmes pourraient bien faire hésiter les membres de ce comité à supprimer ces articles ou même à les modifier de quelque façon, puisque en agissant ainsi ils risqueraient de sacrifier les intérêts des producteurs, des petits commerçants légitimes et des meuniers du Canada aux intérêts de capitalistes étrangers dont le seul intérêt est de réaliser de gros dividendes aux dépens de la population du Canada.

Ces articles ont été sans aucun doute insérés dans la loi pour de bonnes raisons et après examen; et nous en appelons à vous afin que vous preniez en considération les intérêts de ceux qui font le Canada plutôt que les intérêts de ceux dont l'égoïsme seul est servi en éloignant des affaires leurs plus petits concurrents.

Tel que je le comprends, l'objet de ce bill est de favoriser la production, le débit et la fabrication du grain canadien, et non pas de faire seulement l'affaire de ces intérêts coalisés qui constituent pratiquement un "merger", ou tout au moins qui tendent au "merger". Nous voulons que le grain arrive librement à sa dernière destination sans payer des charges déraisonnables en cours de route. La véritable fonction d'un élévateur de tête de ligne est d'emmagasiner le grain afin de prendre soin de la production du pays.

Comme exemple de la vigueur de ce sentiment dans l'Ouest—ma propre province de l'Alberta est fortement mise en état d'infériorité dans la production du grain parce que notre route naturelle pour le grain à destination de l'Ouest est inutile par manque de facilités de tête de ligne. Durant des années, nous avons demandé une tête de ligne sous le contrôle du gouvernement. Certaines personnes, qui ont un intérêt privé dans l'industrie des grains de l'endroit et se rendant compte du désir des fermiers, nous ont à plusieurs reprises approchés durant ces deux ou trois dernières années et ont invité notre association à prendre des intérêts avec eux dans l'établissement d'un élévateur, à donner par là notre sanction à l'établissement d'élévateurs privés de tête de ligne. Notre association a répondu que, malgré le grand besoin de ces élévateurs, nous préférions nous en passer pendant des années plutôt que de donner notre sanction à des élévateurs de tête de ligne privés avec les inconvénients. Ainsi, la seule chose qui soit satisfaisante est de garder ces clauses telles qu'elles sont et de nous donner immédiatement des élévateurs possédés et exploités par le gouvernement.

On a induit que le système de Minneapolis était satisfaisant, et jusqu'à présent, la discussion semble s'être appuyée sur cette assertion. Lorsque l'on a demandé si ce système était satisfaisant d'une façon générale, on a répondu qu'il y avait toujours quelques plaintes exprimées par des gens qui ne savaient pas de quoi ils parlaient, tout comme la délégation des fermiers qui est venue ici en décembre.

Maintenant, j'ai en ma possession la copie d'un rapport d'une commission d'Etat de North-Dakota, qui a fait une enquête publique sur le système existant à Minneapolis et qui a été présenté à la législature d'Etat au cours de cette année. Le rapport de cette commission démontre que les gens de Minneapolis ont les même griefs que nous et il recommande que le seul moyen de redresser ces griefs est l'opération des élévateurs par l'Etat. Ils évaluent la perte actuellement soufferte par les producteurs de grain de North-Dakota à $8,325,000 par année.

On a suggéré qu'en supprimant ces clauses, la commission soit pourvue de pouvoirs très étendus pour édicter ses règlements, mais il est certain que des discussions s'élèveraient et qu'on en appellerait sur des technicalités ou des questions de juridiction sans voir jamais la fin de la question. La seule chose convenable à

faire, c'est de définir la loi aussi clairement que possible et, alors, constituer la commission avec des hommes qui administreraient cette loi comme elle doit l'être. Il n'y a pas de bonnes raisons pour que les gens des *Quaker Oats* ne fassent pas venir leur grain par les élévateurs de tête de ligne, de même que les autres meuniers. Si l'opérateur n'était pas poussé à manutentionner le grain d'une façon indue, alors on pourrait être assuré de retirer le grain tel qu'il a été mis dans l'élévateur ou tel qu'il a été vendu; et l'on ne doit pas s'attendre à d'autre chose.

Relativement au mélange des grains, on a argué que si ce mélange n'était pas permis cela aurait pour effet de diriger le grain vers les Etats-Unis. Je prétends que le résultat serait tout autre. Si j'ai produit ou acquis une certaine quantité de grain, je désire naturellement l'expédier par l'élévateur, où je suis certain qu'il ne subira aucune modification et qu'il ne sera l'objet d'aucune machination, et dans l'espoir qu'on le livrera à Liverpool sans qu'il perde de sa qualité. Si, d'autre part, l'on m'offre davantage pour ce grain de l'autre côté de la ligne, je devrais être libre de l'y vendre; mais ce grain ne devrait plus être considéré du grain canadien, mais être considéré comme du grain américain, et si je veux expédier mon grain par les voies américaines sans le vendre, ce grain devra être considéré du grain américain et non plus du grain canadien. En conséquence naturelle, je préférerais alors l'expédier par les voies canadiennes de manièrre à conserver à mon grain sa renommée et son propre caractère.

Au sujet des deux classes d'élévateurs, cela ne conviendrait jamais parce que ce serait mettre décidément dans un réel état d'infériorité ceux exerçant des opérations légitimes d'entreposage. L'élévateur de tête de ligne privé, qui s'alimente de ses propres sources, pourrait "écrémer" les qualités jusqu'à la plus basse classe possible et obtenir encore le même prix que d'autres élévateurs, en l'expédiant par l'élévateur de tête de ligne public, lequel donne la moyenne et conséquemment une bien meilleure qualité; mais si l'on doit permettre le mélange des qualités en quelques endroits, soit dans les élévateurs de tête de ligne privés ou dans des compartiments spéciaux des élévateurs de tête de ligne publics, le grain doit être considéré comme n'étant d'aucune classe, mais doit être vendu d'après ses mérites. Après que le grain a été classé et que le propriétaire de ce grain a répudié ou méconnu son classement, à cause du mélange, le propriétaire devrait alors être tenu aux conséquences de son acte propre, et il ne devrait pas lui être permis d'inclure dans un autre certificat quelque chose qu'il ne donne pas.

La comparaison du mélange qui est permis dans les bois, n'est pas adéquate. Dans le commerce du bois, les travaux à être exécutés, les améliorations sont faites dans le nettoyage et autrement; dans le grain il n'est pas de travail fait sur le grain, mais une qualité artificielle est créée dans le but de faire payer quelque chose qui n'est pas livrée.

On s'est demandé pourquoi les compagnies de chemin de fer ne devraient pas être propriétaires de tous les élévateurs et les opérer elles-mêmes accessoirement à leur trafic, je crois que si la chose s'était toujours faite, (en tout cas, cela n'aurait pas suscité beaucoup d'embarras), et bien qu'il y aurait encore quelques tentatives à frauder par collusion; la sauvegarde absolue, serait de tenir les élévateurs entièrement séparés de tous les autres intéressés dans ce commerce des grains ou autrement, sous l'absolu contrôle des propriétaires ou opérateurs du gouvernement.

On a posé cet après-midi quelques questions analogues à celles-ci, et je me suis préparé à y répondre. - Je ne prétends pas être un expert en toute chose, mais, à tort ou à raison, voici mon opinion.

On s'est demandé s'il était à propos ou non de séparer les diverses branches d'une industrie? Je pense qu'étant données certaines conditions, la chose est à propos, c'est un principe accepté comme sain dans le monde des affaires et appliqué tous les jours. Un manufacturier ou un marchand de gros, ayant des clients vendant ses marchandises dans le détail, leur laisse le champ du détail bien qu'il pourrait profitablement

s'engager lui-même dans le champ du détail; mais s'il agissait ainsi, ils mettrait les autres dans un état d'infériorité.

Dans le cas qui nous occupe, l'opérateur d'un élévateur de tête de ligne est un marchand de gros, et en s'engageant dans l'achat en détail du grain aux élévateurs, il met d'autres acheteurs dans un état d'infériorité tel qu'ils sont obligés d'abandonner la partie.

Je comprends que la même chose est sur le point de se produire dans l'industrie des chemins de fer qui exploitent les terrains houillers; le gouvernement étant obligé de séparer les deux industries parce que cette exploitation commune donne aux chemins de fer l'avantage contre les propriétaires des terrains houillers qui ne possèdent pas de chemin de fer.

Je puis ajouter que l'autre soir, à la Chambre, j'ai entendu M. Graham dire que les choses en arrivaient là, que cela devrait être fait, ce qui est pratiquement la même chose.

Voici ce que disait M. Graham:—

M. Lougheed.—Quelle difficulté y a-t-il à faire construire un élévateur de tête de ligne sur la côte du Pacifique; comment se fait-il que le capital privé ne puisse être souscrit pour la construction de cet élévateur?—R. Je crois jusqu'à présent qu'il y a du capital privé de souscrit.

Q. Je pense que vous avez dit qu'il n'avait pas été souscrit et que des appels avaient été faits aux fermiers?—R. J'ai dit qu'on avait réitéré les appels faits par le peuple aux fermiers pour construire des élévateurs de tête de ligne privés sur les côtes du Pacifique, et je pense qu'il était clairement démontré que c'était le but qu'on avait eu parce que les fermiers de l'Ouest étaient tout à fait opposés à des élévateurs de tête de ligne privés. Nous avons pris une position tranchée, plus même qu'à Fort-William, parce que la question des intérêts acquis dans ces élévateurs n'avait pas été soulevée dans l'opposition faite à la construction des têtes de lignes privées sur les côtes. Ces personnes intéressées sont venues à maintes reprises et nous ont demandé de prendre des actions dans leur compagnie; nous avons cru et nous croyons encore—et je pense que la question ne fait pas de doute—que leurs intentions étaient d'obtenir notre sanction à ce projet afin de faire souscrire nos propres capitaux dans cette entreprise. Mais nous avons pris une position bien définie; nous avons dit que nous préférions nous passer de ces élévateurs et que la route de grain ne soit pas ouverte.

Q. En premier lieu, ils ont fait une demande auprès du gouvernement fédéral, relativement à la construction d'un élévateur à cet endroit?—R. Oui.

Q. Ils ont refusé de le bâtir?—R. Je ne sais pas si l'on a refusé ou accepté.

Q. J'ai entendu dire que le premier ministre et quelques membres du gouvernement qui ont été vus avaient refusé de le bâtir?—R. Certainement, ils ont jusqu'à présent refusé d'agir.

Q. Le Pacifique-Canadien a jusqu'à présent refusé de le bâtir?—R. Oui. Nous avons convenu que nous serions satisfaits que le Pacafique-Canadien le construisît Le Pacifique-Canadien nous a donné ce que nous croyions être une promesse de le bâtir, mais il n'en a rien fait.

Q. M. Whyte, le gérant général du circuit de l'Ouest, qui a été approché dernièrement, a répondu, je crois, que le Pacifique-Canadien n'avait pas actuellement l'intention de bâtir cet élévateur?—R. Le Pacifique-Canadien a bâti un petit élévateur en cet endroit, mais il ne suffit pas aux besoins.

Q. Et le capital privé hésite à le bâtir?—R. Je sais qu'on a acheté le terrain nécessaire, et qu'on s'occupe de l'entreprise.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Si ces clauses sont modifiées de façon à donner à la commission d'experts qui doit être nommée sous le régime de ce bill projeté, l'autorisation d'engager tous

les employés de ces élévateurs et de les payer avec des fonds fournis par le propriétaire de l'élévateur, ne croyez-vous pas que cela est équivalent à un contrôle du gouvernement?—R. Je ne crois pas.

Q. Ce serait enlever l'administration de l'élévateur des mains du propriétaire, et cet élévateur serait administré par la commission, par les employés qu'elle choisirait? R. Nous croyons qu'aussi longtemps qu'il y aurait une incitation à tromper, la fraude serait pratiquée.

Q. Comment cette fraude pourrait-elle être pratiquée?—R. A l'époque présente nous ne savons pas comment elle se produit. Les autres membres qui sont ici pourraient sans doute le dire, s'ils le veulent.

Q. Vous ne seriez pas disposé à laisser adopter à la commission pareilles mesures, et si elles sont jugées insuffisantes, de lui laisser adopter des mesures énergiques, mais non des mesures extrêmes dès le début?—R. A moins que la loi ne soit clairement définie, je ne crois pas qu'elle soit mise en application d'une façon satisfaisante. On a suggéré ici qu'une commission ayant des pouvoirs très étendus, comme la commission des chemins de fer, serait capable de faire certains règlements; mais bien que la commission des chemins de fer ait des pouvoirs très étendus après que ses règlements sont passés, ils sont l'objet d'appels basés sur le défaut de juridiction. Pour cette raison, les règlements qui avaient été faits et que les juges avaient déclarés raisonnables et justes envers tout le monde, ont été l'objet d'appel et n'ont pas été appliqués; et le peuple en souffre durant cet intervalle. Nous croyons que ce serait à peu près la même chose. Cette commission pourrait faire un règlement juste et raisonnable; mais les personnes intéressées dans l'industrie de l'élévateur pourraient facilement, en appelant sans cesse, empêcher ces règles d'être appliquées.

Q. Sans doute qu'il appartient au Parlement de dire si le droit d'appel est accordé ou non; et, sous le régime de la loi de la commission des chemins de fer, aucun appel ne peut être interjeté, sauf avec le consentement du commissaire en chef?—R. Il y a des appels sur les questions de juridiction.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Un témoin a déclaré précédemment que l'intention était de faire disparaître toute machination et, de cette façon, d'obtenir, pour ainsi dire, une pure administration ou une transaction d'affaires. Est-il possible, dans l'administration des affaires humaines, d'éliminer la fraude absolument? Si nous étions obligés d'entourer toutes les affaires de restrictions draconiennes, afin d'extirper la tentation du cœur des hommes, serait-il possible de faire des affaires comme nous faisons aujourd'hui?—R. Nous devrions attendre jusqu'au temps où d'autres affaires seraient conduites de la même manière.

Q. Vous attendriez un millier d'années. Si le gouvernement possédait les élévateurs et les administrait absolument par ses fonctionnaires, seriez-vous certain que la fraude serait absolument éliminée? En supposant qu'un gérant, qui n'est pas susceptible de faire des opérations honnêtes, entre dans une combinaison ou dans une conspiration avec certains courtiers, meuniers et autres marchands manutentionnant du grain, et qu'il ramasse, dans la mise en compartiments, des grains d'une qualité supérieure dans un compartiment, (ce qui peut être fait et ce qui a été fait), comment pourriez-vous contrôler une pareille action?—R. Nous voulons diminuer les occasions de fraudes.

Q. Sous le contrôle du gouvernement, les actions de fraude ne seraient-elles pas plus grandes dans un état de choses tel que je viens de mentionner que dans l'état de choses actuel? Vous avez deux moyens de contrôle dans l'état de choses actuel. Vous avez les fonctionnaires du gouvernement pour surveiller les opérateurs de l'élévateur, attendu que sous le contrôle du gouvernement les gens du dehors ne peuvent être admis à veiller aux fraudes ni à découvrir la fraude de la part des fonctionnaires du

gouvernement?—R. Bien que nous ayons demandé que le gouvernement devienne propriétaire des élévateurs d'un bout à l'autre, et que nous soyions désireux qu'il le devienne, nous craignons que les plus grandes difficultés soient les influences politiques et quelque chose de ce genre, qu'il y ait quelque embarras à ce sujet; mais nous voulons éliminer cela autant que possible.

Q. En suivant ce raisonnement, en supposant que nous insérions ces clauses dans la loi, et que vous éliminiez le propriétaire d'élévateur régional, et que vous confiniez l'exploitation de l'élévateur à l'opérateur de tête de ligne qui n'est pas intéressé dans le commerce du grain, ni dans l'élévateur régional, que fera la loi pour empêcher cet homme de commettre des fraudes telles que nous venons de mentionner, en détournant la mise en compartiment du grain en divers endroits, en manipulant le grain à l'avantage de ceux qui sont de connivence avec lui?—R. La chose peut être possible; mais je ne crois pas qu'elle soit probable, la commission ayant un contrôle à exercer, que l'incitation puisse s'effectuer autrement que par collusion.

Q. Mais cette faiblesse humaine ne pourrait-elle pas se trahir dans cet état de choses aussi bien que dans l'état de choses actuel?—R. Cela n'a pas encore été prouvé.

Q. Ne l'avez-vous pas encore éprouvé?—R. Le même inconvénient ne s'est pas produit dans les élévateurs de chemins de fer. Je crois que si les élévateurs n'avaient pas été enlevés des mains des opérateurs des élévateurs et que si personne autre n'avait été autorisé à les exploiter, nous n'aurions pas eu jusqu'à présent beaucoup d'embarras.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. C'est une question d'opinion?—R. Certainement.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous n'avez jamais entendu de plaintes au sujet des exploitations des élévateurs de tête de ligne par les chemins de fer?—R. Non.

Q. Et la position que le sénateur Lougheed prend se présente la même dans ce cas que dans l'autre cas?—R. Oui; les choses sont telles que je ne crois pas qu'il soit fait aux élévateurs de chemins de fer une situation franche, parce qu'ils ne reçoivent que le revenu de l'emmagasinage pur et simple et que les propriétaires ont un revenu provenant d'autres sources. Les chemins de fer sont désavantagés à l'heure qu'il est.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Que pensez-vous qu'il se produira si cet état de choses était établi, si les élévateurs étaient divisés en deux classes, l'une où aucun mélange quelconque ne pourrait se faire, l'autre où les gens ayant affaire avec l'élévateur, soit en transportant le grain, soit en l'y achetant, s'attendraient à ce que le mélange se produisît. Le grain se vendrait comme venant d'un élévateur irrégulier ou d'un élévateur de deuxième classe?—R. Je serais absolument opposé à tout élévateur de tête de ligne privé dans ces conditions.

Q. Croyez-vous que ces deux sortes d'élévateurs obtiendraient une clientèle?—R. Non je ne pense pas que les élévateurs publics aient chance de tenir contre l'autre.

Q. Pourquoi?—R. Parce que ceux qui pourraient trouver un intérêt dans le mélange du grain auraient certainement avantage à fréquenter l'élévateur régional, et ils iraient en plus grand nombre faire leurs achats à l'élévateur régional. Ils achèteraient le blé et le mettraient dans un élévateur et réaliseraient des bénéfices par le mélange, ce qui ne saurait se produire dans l'autre cas.

Q. Le fermier encouragerait-il cette classe d'élévateur?—R. Il ne l'encouragerait pas lui-même, mais son grain serait acheté par les opérateurs de l'élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Pensez-vous que les meuniers donneraient autant pour le blé venant d'un élévateur où le blé serait traité et manipulé qu'ils donneraient pour le blé venant d'un élévateur où il n'aurait eu aucun mélange?—Le grain était vendu sur la qualité. Les meuniers d'ici ne voudraient pas, même si le blé était vendu d'après sa valeur dans les vieux pays. . .

Q. Ne serait-il pas bientôt connu qu'il se fait du mélange dans cet élévateur?—R. Cela peut être.

Par l'honorable M. Béique:

Q. Ce à quoi je songe serait de faire imprimer sur les récipissés d'entrepôt que ce grain vient d'un élévateur ou le mélange est autorisé?—R. Je crois que, dans ce cas, il ne devrait pas être tenu compte de la qualité et que n'importe quel grain qui provient d'un élévateur où le mélange a été pratiqué ne devrait porter aucune qualité, mais devrait se vendre seulement sur échantillon.

Q. Voyez-vous quelque objection à ce qu'il soit vendu sur échantillon?—R. Je dis encore que l'élévateur public est dans un état d'infériorité; mais pas encore autant que si vous lui permettiez d'être classé en sortant d'un élévateur où le mélange est permis.

Q. Alors vous me laissez penser que les fermiers n'apprécieraient pas l'avantage d'avoir affaire à un élévateur où aucun mélange ne serait autorisé?—R. Mais ce serait hors de la portée des fermiers; leur grain serait vendu et ce ne serait plus leur grain.

Q. Je comprends que le grain est très souvent expédié par les fermiers eux-mêmes?—R. Oui, très souvent expédié par les fermiers eux-mêmes.

Q. Le fermier encouragerait-il cette sorte d'élévateur?—R. Oui; mais il arrive souvent que les propriétaires de l'élévateur trouvent de leur intérêt de payer aux fermiers beaucoup plus que le blé ne vaut réellement à l'apparence. Ils doivent tirer leurs profits d'une façon quelconque. Je ne saurais dire. Ils paieront certainement plus en quelques cas où il y a concurrence. Dans ma propre ville, où je demeure, ils ont payé ce qu'on appelle le prix courant pour le grain qui passe; c'est ce qu'ils ont fait tout l'hiver. Ils ne l'ont pas fait à perte, mais ils l'ont fait.

Par l'honorable M. Power:

Q. Le fermier fait-il mieux?—R. Je vais vous dire pourquoi ils font mieux en quelques cas particuliers: Les fermiers ont des opérations coopératives propres, et les propriétaires de l'élévateur pour se procurer du grain, l'achètent à plus haut prix, possiblement en vue de mettre l'élévateur de la coopérative hors d'opération.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous dites que l'élévateur régulier serait mis dans un état d'infériorité par rapport à l'élévateur irrégulier?—R. Oui.

Q. Comment venez-vous à cette conclusion?—R. Parce que, comme je l'ai déjà dit, les propriétaires de l'élévateur de tête de ligne qui a le privilège de faire des mélanges, achèteraient aussi du grain, et ils achèteront du grain des fermiers en quantité d'autant plus grande qu'ils pourront leur offrir un prix plus élevé que celui que le fermier pourra avoir de son achèteur régulier; mais ils réaliseraient un profit de la manipulation de ce grain, par le mélange.

Q. Est-ce que cela ne conduirait pas à l'établissement d'un marché sur échantillons quelque part comme à Port-Arthur, Fort-William ou Winnipeg?—R. C'est à supposer.

Q. Pensez-vous que cela aurait pour effet de développer ce marché sur échantillons?—R. Les bénéfices des marchés sur échantillons seraient acquis aux commerçants et non pas aux fermiers ou aux consommateurs.

Q. Je ne puis vous suivre dans ce sens; parce que si le marché sur échantillons faisait une concurrence à mi-chemin entre deux classes de grain et offrait plus que l'achèteur ne pourrait avoir pour ce grain s'il demandait des qualités déterminées, le producteur ne réaliserait-il pas des bénéfices?—R. Mon opinion là-dessus est que la chose pourrait se faire si toutes les opérations se faisaient sur les marchés sur échantillons du grain; mais certains grains étant vendus sur échantillons et d'autres sur la qualité, l'acheteur sur échantillons achèterait d'une certaine classe en laissant la plus mauvaise qualité de cette même classe à la vente par qualité. Cela déprécierait la valeur de cette qualité inférieure, et l'achèteur en tirerait du bénéfice et tout autre en subirait une perte; il tient tout dans sa main.

Q. Vous ne pourriez empêcher cela. Si vous aviez un marché sur échantillons, quel en serait l'effet?—R. Je ne savais pas que la question du marché sur échantillons était soulevée.

Q. L'honorable sénateur Béique vous a demandé le résultat de ce double système; il vous a demandé si un marché sur échantillons ne serait pas satisfaisant au producteur?—R. Si le producteur retire des bénéfices, mais si c'est un marché sur échantillons qui ne fait pas de retour au producteur, alors il est mieux sans ce marché.

Q. Supposez que vous avez un wagon de blé qui est supérieur au n° 2 et qui n'est pas du n° 1, et vous l'expédiez à la Grain Growers Association, à Winnipeg, et l'association le vend à une valeur mitoyenne entre les deux classes n° 1 et n° 2. Est-ce que l'on ne vous tiendrait pas compte de la différence, n'y trouveriez-vous pas un bénéfice?—R. Cela se produirait pour ce wagon en particulier.

Q. Prenez un wagon à la fois?—R. Un seul wagon dans un élévateur de tête de ligne?

Par l'honorable M. Davis:

Q. M. Power croit apparemment que les marchés sur échantillons feront justement l'affaire des fermiers pour leur permettre d'y envoyer leur grain et d'en obtenir le plus haut prix possible.

Par l'honorable M. Young:

Q. Laissez M. Power répondre lui-même. Il comprend très bien. La nécessité d'un marché sur échantillons est une des questions que nous avons à étudier.—R. Je ne savais pas que cette question fût à l'étude. Je serai prêt à discuter cette question plus tard; mais je ne suis pas maintenant préparé. Je comprenais que la question serait soulevée plus tard, et j'espère avoir l'occasion de la discuter.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Je comprends que les fermiers se sont combinés et qu'ils ont, pour mettre leur grain, quelques élévateurs à eux.—R. En quelques cas.

Q. Et ils désirent renoncer à ce privilège?—R. Ils ont à faire face à une situation assez difficile.

Q. Ils désirent renoncer à ce privilège?—R. Je ne crois pas que, généralement parlant, les fermiers veuillent entrer dans les opérations de minoterie. Ils veulent se mettre à l'opération de la production du grain aussi longtemps qu'ils peuvent obtenir leurs prix; ils ne veulent de l'industrie de grain que pour protéger les intérêts primordiaux.

Par l'honorable M. Young:

Q. En dehors des élévateurs des chemins de fer, est-ce qu'il n'y en a pas d'autres qui donnent satisfaction aux personnes qui y font affaire?—R. Ceci est une des ques-

tions de détail que je n'aimerais pas à soulever moi-même. Je me proposais simplement d'indiquer des grandes lignes; et d'autres de mes collègues seront dans une meilleure position que moi, pour parler des détails.

Par le Président:

Q. Vous avez exprimé l'opinion que si deux classes d'élévateurs étaient établies, disons à Port-Arthur et Fort-Williams, le résultat serait que les élévateurs recevant et exportant seulement du blé classé serait mis dans un état d'infériorité par rapport à l'autre dans lequel le mélange serait permis?—R. Oui, monsieur.

Q. Et que l'achat du grain pour ce deuxième élévateur augmenterait la concurrence dans le pays et que le fermier obtiendrait pour du grain destiné à cet élévateur un prix plus élevé que pour le grain destiné à l'élévateur du grain classé?—R. Bien que je n'aie pas dit cela, je pourrais le penser.

Q. Et s'il obtient cela, il aurait sans doute raison de le penser?—R. Je ne suis pas ici pour porter des accusations.

Q. Si la concurrence augmente, cette augmentation de concurrence ne procurerait-elle pas une augmentaion de prix aux fermiers?—R. Je ne suis pas ici pour porter des accusations. Cela peut être une concurrence fictive, qui peut avoir l'apparence d'une concurrence et n'en pas être une en réalité; en plus d'un cas cela peut pousser les fermiers à vendre leur grain; on prétend qu'en plusieurs cas, lorsque la chose se fait, le prix qu'on élève pour le fermier, on le réduit d'autre part.

Q. Quelle différence cela peut-il faire qu'on réduise le prix d'autre part pourvu qu'on lui paye un prix plus élevé?—R. Si j'ai cent boisseaux et que je reçoive le prix de quatre-vingt quinze, à un prix plus élevé. . . .

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Est-ce qu'un élévateur qui a le privilège de faire du mélange n'achèterait pas du grain hors classe? N'achèterait-il pas du blé sale et niellé?—R. Je n'en sais rien.

Q. Il en achèterait tout naturellement, parce que je comprends que s'il a une grande quantité de blé niellé, en le faisant passer par un procédé de nettoyage, il pourrait en hausser la qualité, et si un élévateur a l'autorisation de faire cela et qu'un autre ne puisse faire aucun mélange, il achèterait naturellement cette qualité de blé?—R. Je ne crois pas qu'on songe à cela; si j'étais dans les affaires et que je vendisse sur échantillons, je voudrais que l'échantillon fût aussi élevé que possible.

Q. Si l'élévateur avait le droit de nettoyer et de laver ce grain?—R. Je ne saurais me prononcer sur ce que fait l'élévateur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Connaissez-vous quelque chose sur l'état des affaires qui existait à cet endroit l'année dernière?—R. Non, je ne suis pas au fait de cela.

Q. Quelle est votre idée sur la concurrence actuelle entre les différents points; il y a des élévateurs qui font des opérations dans les différentes parties du pays, y a-t-il une concurrence réelle?—R. En tant que je le sais, je ne pense pas qu'il existe une concurrence entre les élévateurs régionaux. Il y a de la concurrence où il y a un élévateur de fermiers ou de petits commerçants.

Q. Nous avons reçu des témoignages attestant que quelques-unes des compagnies, exploitant des élévateurs de tête de ligne, ont six ou sept élévateurs de tête de ligne. Croyez-vous à la concurrence entre deux de ces compagnies si elles opéraient dans une même ville?—R. Aussi loin que ma connaissance personnelle me permet de voir, je ne le crois pas.

Par l'honorable M. Power:

Q. Vous dites qu'il n'y a pas eu pratiquement de concurrence dans le commerce du grain dans l'Ouest?—R. Pas dans l'Ouest. J'ai dit que je ne croyais pas qu'il existât quelque concurrence entre les intéressés de l'élévateur qui achetaient du grain aux élévateurs de tête de ligne. Il existe de la concurrence partout où il y a des élévateurs de fermiers ou une association coopérative, ou aux endroits où un petit marchand entreprend des achats de grain.

Q. S'il n'y avait pas de concurrence, alors le prix du blé ne monterait pas, mais il resterait à un chiffre relativement bas?—R. J'entends concurrence entre les élévateurs à cet endroit. Les prix sont établis en quelque autre endroit et tous s'y conforment.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Le prix n'est-il pas fixé à Winnipeg?—R. Je comprends que le prix est fixé en quelque part que nous ne pouvons pas voir.

Par l'honorable M. Power:

Q. L'effet de l'adoption de ces deux clauses 123 et 242 serait de déprécier dans une très grande mesure les placements faits dans les deux genres d'élévateur. Croyez-vous qu'un corps du Parlement puisse être justifiable, même partiellement, de confisquer des biens qui ont été légitimement acquis?—R. En premier lieu, je ne puis pas concevoir votre première déclaration.

Q. Ces compagnies, qui possèdent ces deux genres d'élévateur, ont fait l'acquisition de ces élévateurs conformément à la loi, n'est-pas?—R. Je croyais qu'il serait encore légitime d'en faire l'acquisition.

Q. Etes-vous en faveur d'une législation qui interviendrait après un laps de temps et qui dirait: "Vous avez acquis certaines propriétés conformément à la loi et maintenant nous proposons de modifier la loi de façon que vos biens perdent considérablement de leur valeur"?—R. Je ne crois pas que ces deux clauses tendent à cela. Si je les comprends, la commission recevrait le pouvoir de déterminer les taux d'entreposage, et sûrement qu'aucune commission nommée par le gouvernement n'établira de taux devant forcer les propriétaires à subir des pertes.

Q. Ces propriétaires seraient obligés de disposer une partie de leurs biens?—R. Sans doute. S'ils ont besoin de ces biens maintenant, ils en auront besoin plus tard, et le grain sera amené à leurs élévateurs en plus grande quatité qu'auparavant, et c'est certainement ce qui arrivera. Si j'étais un petit commerçant, ou un gros commerçant, et si je voulais faire manutentionner mon grain, je l'expédierais par des voies me donnant de l'assurance, plutôt que par un pays étranger qui ne me donne aucune assurance. A mon avis, cela n'éloignerait pas le grain vers le sud, mais le dirigerait dans une autre direction.

Q. J'en suis sur la question de justice d'une législation de cette espèce. Etes-vous fermier?—R. Oui, monsieur.

Q. Et vous possédez une étendue considérable de terrain; quand vous avez fait l'acquisition de ce terrain, vous aviez le droit et vous avez encore le droit de faire la culture qu'il vous plaît sur ce terrain?—R. Oui, monsieur, mais pas tout à fait. Je n'ai pas le loisir de cultiver de l'avoine sauvage ou n'importe quelle espèce de grain.

Q. Je vois que les fermiers ne sont pas aussi naïfs qu'on pourrait le croire. Vous pouvez produire de l'orge et de l'avoine ou du blé, ou faire toute autre espèce de culture?—R. Si je ne gêne pas mes voisins ou l'intérêt général; mais si je gêne, je dois être rappelé à l'ordre.

Q. Supposons que ce parlement passe une loi qui vous défende de produire sur votre ferme autre chose que du grain, tel que le blé, n'estimeriez-vous pas que ce serait là une violation de vos droits?—R. Si je vis assez longtemps pour qu'une loi de cette espèce soit adoptée, je ne demande pas mieux que d'abandonner la partie.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez certain droit à cultiver votre ferme, mais vous n'avez pas le droit de faire quoi que ce soit de contraire à la loi?—R. Non. Il y a un chemin de fer qui se construit à travers ma ferme; je ne veux pas lui donner le droit de passage, et je suis obligé de leur donner ce droit de passage.

Q. Vous faites allusion à ce qui s'est produit en certains endroits où il se trouve de petits commerçants. Où il y a un petit commerçant en élévateur, il y a de la concurrence. Si l'on tolère l'état des choses actuel, c'est que ces compagnies ont un bénéfice dans les élévateurs de tête de ligne; ne croyez-vous pas que cela aurait pour effet d'éloigner des affaires les petits commerçants?—R. Certainement, si ces clauses sont enlevées. Je suis pleinement convaincu que ce doit être le résultat définitif et que ce résultat doit se produire dans un avenir très prochain.

Q. C'est-à-dire que toute l'industrie sera monopolisée par quelques hommes?—R. Oui, monsieur.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Supposez que nous défendions le mélange et le classement, et que ces pratiques ne soient plus permises et ne se fassent plus, quel en sera l'effet?—R. Si nous pouvons être assurés de cela. Mais, dans ces deux clauses, nous n'avons aucune assurance quelconque.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Au sujet de ces deux clauses, ne faisiez-vous pas partie de la délégation qui est venue en décembre et qui a rencontré les représentants du gouvernement?—R. Oui.

Q. Avez-vous vu le projet de bill?—R. Oui, monsieur.

Q. Savez-vous que ces deux clauses n'étaient pas dans le projet de bill du gouvernement?—R. Oui, monsieur.

Q. Vous savez que ces deux clauses ont été insérées après coup?—R. J'ai vu le projet de bill à cette époque, et je ne savais rien de ces deux clauses jusqu'à ce que je les aie vues dans le bill.

Q. Savez-vous de quelle façon ces deux clauses furent insérées dans le bill depuis le moment où le gouvernement à proposé son bill jusqu'à l'époque où il fut distribué au Sénat?—R. Je ne sais pas qui a dressé ce projet de bill.

A. O. HOGG, de la cité de Toronto, comparaît devant le comité et déclare: Je représente la section des grains au Board of Trade de Toronto. J'ai été envoyé ici pour vous présenter les conclusions auxquelles cette section en est venue sur le bill qui est actuellement à l'étude. Je comprends que trois clauses seulement doivent être prises en considération; et je dois dire que la section des grains a institué un sous-comité qui a étudié complètement le bill et qui a suggéré des amendements dont le principal se rapporte à une patente de manufacture pour un élévateur-moulin. Je vais remettre ces suggestions au président du comité.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Avez-vous quelques déclarations à faire au sujet des trois clauses qui sont à l'étude?—R. Oui; sur les clauses et sur les suggestions qui sont contenues dans ce document que j'ai préparé. La section des grains du Board of Trade a endossé toutes les autres clauses du bill, y compris les trois clauses à l'étude; et la principale raison invoquée par les exportateurs de grain était qu'ils croyaient que les élévateurs de tête de ligne doivent être dans la même position, vis-à-vis de l'acheteur et du vendeur, que l'est le certificat de classe et le certificat de poids; et, qu'il soit bien fondé ou non, il

existe un sentiment allant à faire croire que, dans quelques élévateurs de tête de ligne, le grain ne sort pas pour l'exportation ou pour la minoterie avec la bonne qualité que celle qu'il a en entrant dans l'élévateur; en d'autres termes, lorsque le grain arrive à Winnipeg, chaque wagon est classé d'après son mérite particulier par l'inspecteur, et il est généralement admis que ce grain doit être absolument de la qualité déterminée avant de recevoir un certificat. S'il se rapproche à mi-distance ou davantage de la qualité suivante, il reçoit un certificat inférieur, et, conséquemment, la classe du blé n° 1 ou n° 2 du Nord entrant dans un des compartiments d'un élévateur de tête de ligne sur sa qualité moyenne est meilleure que la classe minima établie par la loi. Les exportateurs, en faisant leurs expéditions, comme l'a dit M. Flavelle cet après-midi, savent que les meuniers anglais préfèrent acheter sur échantillons ou d'après l'apparence générale du grain, plutôt que d'acheter simplement une certaine qualité attestée par un certificat. Tandis que l'importateur achète sur certificat pour vendre aux meuniers—il est le courtier pour le meunier—il préfère constater la classe du grain qu'il se procure; et s'il doit expédier de bonne heure dans la saison un chargement disons du blé n° 2 du Nord, il se procure le blé et le vend au meunier; la prochaine fois qu'il désirera acheter un chargement de blé, il jugera sa valeur d'après les qualités de celui qu'il a reçu plutôt que d'après la qualité de l'étalon établi par le marché; il existe certainement un sentiment que le blé passant par un élévateur de tête de ligne contrôlé par le chemin de fer en sort comme il y est entré; et je sais, par certains exportateurs, qu'ils sont sous l'impression que les choses ne se passent pas ainsi dans les autres élévateurs. Personnellement, je ne suis pas au fait des circonstances, mais ce sont des renseignements que j'ai obtenus.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Vous dites que l'exportateur doute beaucoup qu'il ait reçu la qualité ou la classe du grain qui est entré dans l'élévateur?—R. Oui.

Q. Comment peut-il déterminer cela s'il n'est pas absolument familier avec la qualité particulière de la classe ou avec la classe elle-même du grain entré à l'élévateur. C'est simplement une différence d'opinion, n'est-ce pas, entre le vendeur et l'acheteur, et cette différence d'opinion se produit toujours et invariablement dans presque toute affaire?—R. Je suis intéressé dans deux ou trois élévateurs intérieurs et j'ai des échantillons de chaque chargement de wagon qui arrive; nous avons aussi le certificat de l'inspecteur, et je sais qu'un certain nombre d'exportateurs sont aussi intéressés dans les élévateurs intérieurs et connaissent la qualité moyenne de chaque expédition faite de ces élévateurs.

Q. Mais ont-ils des échantillons des grains qui entrent et de ceux qui sortent de l'élévateur?—R. Non.

Q. Sur quoi basent-ils leur divergence?—R. Sur cette base que si vous prenez 100,000 boisseaux de blé n° 1 du Nord, et qui soit mieux que cette classe, et que si vous prenez 100,000 boisseaux d'une autre classe de grain et qui se vende juste au prix de la classe "écremée", ils tirent leurs conclusions dans ce sens.

Q. Je suppose qu'il peut y avoir une différence dans le jugement exercé par les différents inspecteurs; l'opinion d'un inspecteur pour ce qui constitue la classe n° 1 peut différer de celui de son collègue. Est-ce que cette divergence d'opinion n'établirait pas une différence dans le classement particulier?—R. Si le grain est inspecté par différents inspecteurs?

Q. Oui; un inspecteur peut avoir une autre conception de ce qui constitue une classe particulière de grain?—R. Oui.

Par l'honorable M. Young:

Q. Est-ce qu'il n'y a pas une disposition pourvoyant à ce qu'un achèteur qui ne reçoit pas un chargement de blé de la qualité à laquelle il a droit, puisse demander un contrôle?—R. Oui, certainement.

Q. Combien de contrôles ont été exercés sur des chargements de blé expédiés de Fort-William?—R. Je ne sais pas.

Q. Savez-vous s'il y en a eu?—R. Je ne le sais pas personnellement. Ce n'est pas la question que j'ai soulevée. La question que j'ai soulevée, c'est que le grain sortait de l'élévateur avec sa qualité, mais rien au-dessus de la qualité en un cas, et, dans l'autre cas, le grain est au-dessus de sa qualité.

Par l'honorable M. Davis:

Q. En supposant qu'il y ait trente wagons de blé n°2 du Nord, dix wagons de cette qualité pourraient s'approcher de la classe n° 1, mais pas assez bon pour être classé dans le n° 1, et il serait classé comme n° 2?—R. Oui.

Q. En supposant que l'opérateur de tête de ligne emmagasine ce grain dans le compartiment n° A et qu'une autre portion de ces trente wagons serait classée un peu moindre que le n° 1 mais serait un peu au-dessus du n° 2 sans cependant être classée dans le n° 1, il mettrait ce grain dans un autre compartiment, et les cinq ou six wagons qui restent seraient exactement du n° 2, et il mettrait ce blé dans un troisième compartiment à part, tous ces compartiments étant séparés, l'un très près du n° 1, et un autre à moitié du n° 1, et un autre exactement dans le n° 2, à peine le n° 2. En supposant qu'un exportateur qui n'aurait rien à faire avec l'élévateur de tête de ligne, mais qui serait simplement un exportateur, se présente et commande, disons, 10,000 boisseaux de grain, l'opérateur de l'élévateur lui donne ce grain du compartiment qui est marqué le plus bas et ce grain est expédié; c'est du grain de la dernière qualité. Supposons que l'opérateur de l'élévateur, qui est aussi un exportateur, ait ordonné 10,000 boisseaux pour quelqu'un et reçoive son grain de la première qualité, presque du n° 1, et que ce grain soit expédié. Quel effet se produirait si ces deux expéditions de grain parvenaient au même acheteur en Angleterre. Il a acheté un chargement de blé de l'opérateur de l'élévateur, lequel chargement est beaucoup supérieur à celui qu'il a acheté de l'exportateur qui ne possède aucun intérêt dans les élévateurs de tête de ligne. Qu'aurait-il à dire, naturellement, l'acheteur? Ne dira-t-il pas qu'il n'achetera plus de grain de cet exportateur?—R. Le vendeur qui aura fourni le meilleur grain aura sa prochaine commande.

Q. Et un exportateur indépendant sera ainsi banni du marché?—R. Oui, si cela se faisait.

Par l'honorable M. Young:

Q. En vertu de la loi actuelle, toute la mise en compartiment est faite par un fonctionnaire du gouvernement, c'est-à-dire que les wagons se font assigner des compartiments par un fonctionnaire du gouvernement, et non pas par le propriétaire de l'élévateur. Le propriétaire de l'élévateur n'a pas l'autorité de prendre du grain d'un compartiment ou de mettre du grain dans un compartiment à moins qu'il n'en reçoive l'ordre par l'officier ou le fonctionnaire du gouvernement. Si cet état de choses existe, ainsi qu'on l'a dit il doit y avoir quelques connivences entre les fonctionnaires du gouvernement et l'opérateur de l'élévateur. Je crois qu'il devrait y avoir des règles sévères pour empêcher toute modification des qualités des grains qui sortent des élévateurs de tête de ligne, que le grain dans les élévateurs de tête de ligne devrait être tenu séparément et distinctement, de même que le tiendraient les compagnies de chemin de fer dans des wagons séparés ou dans des vaisseaux, de

façon que le grain puisse atteindre sa destination définitive, le meunier de ce pays ou de l'étranger, en gardant sa moyenne et comme il entre dans l'élévateur, et la même moyenne qu'il a en venant du producteur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Exploitez-vous des élévateurs dans l'intérieur?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais eu des difficultés avec les gens des élévateurs de tête de ligne?—R. Non.

Q. Achetez-vous du grain des fermiers?—R. Oui. Ma compagnie exploite trois élévateurs, mais cela n'est pas la raison qui me fait être ici. J'ai entendu ici faire quelques déclarations aujourd'hui sur l'abaissement des classes. L'expérience que nous avons eue durant la dernière saison nous a montré que, sur soixante wagons expédiés de notre établissement de la Saskatchewan, nous avions deux classes en-dessous et une classe au-dessus, c'est-à-dire que le grain a été classé pour ce qu'il avait été acheté et expédié et pour ce qu'il a été classé à l'élévateur. Ceci est d'un élévateur particulier dont nous avons un dossier, principalement pour le blé.

Q. Si vous aviez perdu 24 p. 100 de vos qualités, perdriez-vous de l'argent?—R. Oui, monsieur. La section des grains a exprimé l'avis et voté unanimement que ces deux clauses du bill seraient nécessaires pour empêcher ce qui s'est pratiqué en fait de mélange des grains à Fort-William et ce qui a été révélé dans les poursuites exercées contre quelques-uns de ces élévateurs. Au point de vue de l'opérateur d'un élévateur de l'intérieur, j'ai été frappé aujourd'hui de la déclaration qui a été faite, par l'un des messieurs ici présents, au sujet d'un de ces élévateurs de tête de ligne d'une capacité de quatre millions et demi de boisseaux de grain, d'une valeur probable de $4,000,000, et donnant un cautionnement de $50,000; qu'un homme exploitant un élévateur régional est tenu, en vertu de cette même loi, de donner un cautionnement de $5,500 pour un élévateur d'une capacité de 25,000 à 30,000 boisseaux. Par cette moyenne, j'ai calculé que l'élévateur régional donne ainsi un cautionnement deux cents fois plus fort que l'élévateur de tête de ligne et qu'il est astreint à des restrictions tout aussi sévères quant au classement séparé et à la mise en compartiment, et qu'il est sujet à toutes les pénalités de la loi. Lorsque ma compagnie a songé pour la première fois à aller à cet endroit, j'ai étudié la loi des grains du Manitoba, et j'ai pensé qu'il serait impossible de faire des affaires sous le régime de cette loi. Un fermier peut demander une place dans un élévateur, et si vous avez un compartiment dans l'élévateur vous devez lui donner l'espace qu'il demande jusqu'à ce qu'il puisse se procurer un wagon. En un endroit où il y a quatre élévateurs, l'un de ces élévateurs est la propriété d'un syndicat de fermiers qui ont onze compartiments d'expédition proche des voies ferrées et dans lesquels onze fermiers peuvent mettre chacun 1,000 boisseaux, et l'autre établissement peut contenir 30,000 boisseaux, et en vertu de la loi, l'opérateur de l'élévateur peut expédier un wagon, et qu'un seul wagon contre onze que l'autre élévateur peut expédier; et il ne peut avoir un second wagon avant que les demandes aient été expédiées pour ces onze autres. Après que ces commandes sont données, ils viennent à tour de rôle.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Nous n'avons pas le pouvoir d'intervenir là-dedans?—R. La différence relative des cautionnements exigés ne paraît pas être une protection suffisante entre le vendeur et l'acheteur contre ce qu'il peut se produire dans l'élévateur de tête de ligne et si cet élévateur est la propriété de quelqu'un qui possède aussi des intérêts dans cet élévateur de l'intérieur. Lorsqu'un autre homme possède un élévateur à l'intérieur et n'a pas intérêt dans un autre élévateur de tête de ligne, il ne semble pas y avoir un marché franc ouvert et donnant lieu à de la concurrence et l'exportateur se trouve exacte-

ment dans le même cas. Celui qui jouit de la combinaison a l'avantage de réaliser des profits sur l'entreposage durant l'hiver; et qu'il fasse de la manipulation ou non, on croit qu'il en fait. Je sais que si je fais venir un char de Fort-Williams, je n'ai plus rien à y voir; nous devons prendre le certificat de l'inspecteur du gouvernement quant à la classe et le certificat du peseur du gouvernement quant au poids. L'on croit que si le grain sortait d'un élévateur avec une moyenne qu'il avait en y entrant, dans une longue période, d'un mois à l'autre, d'une année à l'autre, il commanderait un prix plus élevé qu'il ne commande maintenant, et pour cette raison nous croyons qu'une législation énergique doit être prise afin de protéger la qualité et l'état du grain qui commande un prix élevé dans les vieux pays et ici.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous dites que vous exploitez des élévateurs dans l'intérieur et avec d'autres concurrents?—R. Oui, c'est une véritable concurrence.

Q. Est-ce que les fermiers sont déjà venus à vous et vous ont offert du grain à meilleur marché que d'autres en offraient?—R. J'ai commercé toute ma vie avec des fermiers, et j'aimerais à avoir le portrait d'un fermier qui ferait cela.

Q. Quelle déduction faites-vous sur un boisseau de votre grain?—R. Nous ne faisons pas de déduction; nous nettoyons le grain et nous le rendons à celui qui en est le propriétaire, s'il y a quelque déduction.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Vous croyez que ce bill devrait être adopté tel qu'il est, avec ces clauses?—R. Je ne connais pas la teneur exacte de ces clauses, mais quelque chose de ce genre.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Cela n'est pas seulement votre opinion, mais l'opinion de la section de la Chambre du Board of Trade que vous représentez?—R. Oui, monsieur.

Le comité s'ajourne à 9.30 p.m. pour se réunir de nouveau après la séance du comité des chemins de fer.

OTTAWA, 23 mars 1911.

Le comité spécial chargé d'étudier le bill (Q), Loi concernant le grain, reprend sa séance à 5.30 p.m.

M. le PRÉSIDENT.—Nous avons ici aujourd'hui l'ex-juge Phippen, du Manitoba, qui adressera la parole au comité sur cette question.

L'hon. M DAVIS.—Comparaît-il ici comme simple citoyen ou comme représentant du Grand-Nord-Canadien?

L'hon. M. YOUNG.—Il comparaît comme simple citoyen pour faire entendre ce qu'il croit être la meilleure mesure à adopter à l'avantage du Canada; en tout cas, il est parfaitement capable d'expliquer sa position.

Le juge PHIPPEN.—Je ne suis pas préparé à faire un discours en règle sur cette question. En premier lieu, je ferais peut-être mieux de répondre à la question posée par l'honorable sénateur Davis sur la qualité en laquelle je comparais. Je comparais,

ANNEXE No 1

M. le Président et messieurs, simplement pour déclarer ce que je crois être des faits; que ces faits soient déclarés par moi comme représentant du Grand-Nord-Canadien ou comme des faits qui ont été soumis à ma connaissance dans le cours de ma vie dans l'Ouest; c'est probablement là une question qui importe peu à votre comité en tant qu'ils sont des faits. Dans les quelques mots que j'ai à vous dire, je dois présumer que l'entente de réciprocité qui a été récemment négociée entre ce pays et les Etats-Unis, deviendra loi avec le temps. Je crois qu'il est permis d'y croire en ce moment. Je dois présumer que si cette entente devient loi, les conditions qui existent aujourd'hui aux Etats-Unis et qui permettent le mélange du grain, demeureront. Je présume aussi que les Etats-Unis ne modifieront pas leur loi relativement au mélange, de façon à la rendre conforme à la loi actuelle du Canada. En supposant, monsieur le Président et messieurs, que tel soit le cas, le présent bill a pour but d'empêcher le mélange du blé en Canada, non seulement durant l'interrègne entre aujourd'hui et le jour où la réciprocité deviendra loi, mais pour toujours, c'est un bill qui est dressé, et qui, s'il est adopté, deviendra loi, sans considération du changement de conditions qui pourraient survenir de par le projet d'entente entre le Canada et les Etats-Unis. Alors, M. le président et messieurs, cela signifie que le grain peut être mélangé aux Etats-Unis, mais non pas au Canada. Ce que je veux dire est que si nous avons quelque attention pour les intérêts du Canada, cette position est impossible à tenir dans l'intérêt du Canada. Il me semble que la question s'énonce en résumé comme suit: Jusqu'à quel point désirons-nous, comme Canadiens, profiter des avantages que nous possédons comme pays producteur du grain? Jusqu'à quel point désirons-nous tirer parti de l'avantage que nous aurons bientôt d'être l'un des pays les plus grands dans la production du grain, et voulons-nous produire du blé et le remettre immédiatement entre les mains des Etats-Unis pour qu'ils en commercent comme de leurs produits propres? Ou voulons-nous continuer à garder ce produit chez nous, en tant qu'il est profitable aux Canadiens de retenir ce produit chez eux? Il me semble que, comme Canadiens, c'est là le seul point que nous ayons à considérer dans la question qui est actuellement soumise à ce comité. Ce que je veux dire, c'est ceci: La plus grande proportion des grains canadiens est cultivée aujourd'hui dans un but d'exportation. Comme notre récolte augmente autant que la colonisation de l'Ouest augmente, cette proportion doit aussi augmenter; je crois que nous nous attendons tous à ce que le Canada, avant longtemps, devienne l'un des pays les plus producteurs et exportateurs du monde, dans le commerce du blé. Ce blé doit partir de nos plaines de l'Ouest pour se diriger vers son marché naturel qui est Liverpool. La question que nous avons à étudier, relativement à ce bill, et c'est la seule question qui m'intéresse personnellement et comme citoyen du Canada, est jusqu'à quel point nous devons tirer profit des avantages que nous possédons comme pays producteur du grain, au point de vue de ce blé que nous avons à exporter. S'il passe immédiatement aux Etats-Unis et de là en Angleterre, il est traité alors comme produit américain. S'il est gardé en Canada, il reste un élément, et un élément de commerce canadien jusqu'à ce qu'il quitte nos rivages à l'un des ports de l'Est. En d'autres termes, vous ne pouvez pas charger du blé sur un chemin de fer, vous ne pouvez pas le manutentionner sans qu'il en reste du bénéfice au pays à travers lequel ce blé passe. Nous savons tous que sur les recettes que font les chemins de fer aujourd'hui, environ 70 pour 100 retournent au public sous forme de frais d'outillage de la voie, sous forme de salaires d'employés chargés de déplacer les marchandises, de réparer la voie, de renouveler les wagons et les rails, de toutes ces dépenses contingentes qui constituent le coût de l'opération du chemin de fer. Je crois être dans le vrai en disant qu'environ 70 pour 100 des recettes des chemins de fer en Canada retournent au public du Canada sous forme de frais d'exploitation. Je ne sais pas exactement ce qu'il en coûte pour transporter un boisseau de blé depuis Winnipeg jusqu'à l'Atlantique, mais quel qu'en soit le coût, je sais qu'approximativement 70 pour 100 sont laissés au Canada sous forme de gages ou d'autres dépenses de l'ex-

ploitation. Si ce même boisseau de blé traverse aux Etats-Unis ou à une autre ville de frontière, Emmerson ou quelque autre endroit plus à l'ouest, ce boisseau de blé a cessé d'être un élément de commerce au Canada à partir de l'instant où il pénètre aux Etats-Unis. Ce que j'ai demandé à votre comité, c'est de voir à ce qu'aucune législation ne soit adoptée, qui permette aux récoltes de l'Ouest d'entrer dans les villes des Etats-Unis, dans l'Ouest, mais qui le fasse plutôt rester au Canada et leur permette de quitter le Canada sur les côtés de l'Atlantique, à l'est. Qu'est-ce donc qui a poussé le Canada, messieurs, à dépenser les millions de dollars qu'il a dépensés pour construire des chemins de fer au nord du lac Supérieur? Qu'est-ce qui a induit le Canada à se charger du fardeau de la construction du Pacifique-Canadien et à construire le Transcontinental National, à aider à la construction du Grand-Nord-Canadien? Pourquoi le Parlement a-t-il construit ces chemins de fer? Pour retenir au Canada le commerce du Canada.

L'honorable M. Béïque.—Je ne crois pas que le juge s'en tient à la question; il entreprend plutôt une discussion sur la réciprocité.

M. le Président.—Si je comprends bien le juge, il vise à démontrer que l'avantage du Canada consiste à garder le transport du grain dans les limites du Canada, jusqu'à ce qu'il arrive à l'océan. Il rapporte cela à cette législation. Il dit que si cette législation est mise en vigueur, elle aura pour effet de diriger le grain vers le Sud. Si son argumentation est dans ce sens, je crois qu'elle se rapporte à ces trois clauses.

Le juge Phippen.—Monsieur le président et messieurs les membres de ce comité, je dois m'excuser si mes paroles sont prises pour un discours politique. Si c'est un discours politique, c'est bien le seul que j'aie jamais prononcé. Si j'en fais un maintenant, ce n'est pas du tout mon intention, je m'en excuse. Le président du comité a exprimé ma pensée, et peut-être n'est-il pas nécessaire pour moi de discourir sur l'opportunité de retenir le transport du grain dans les limites du Canada et d'essayer à démontrer comment les dispositions de ces trois clauses auraient pour effet de faire passer immédiatement le grain aux Etats-Unis. Peut-être que si je m'en tiens à cela et si je laisse le reste au jugement du comité, après ce que j'ai déjà dit, j'aurais fait tout ce que j'avais l'intention de faire. Qu'il me soit permis de dire, en me rapportant directement à ces clauses, que ce pays, sous le grand sceau du Canada, par lettres patentes émises par notre Gouverneur Général, a constitué en corporation un nombre incalculable de compagnies avec l'absolu pouvoir d'exercer des opérations d'élévateur et à la fois d'acheter et de vendre du blé. Jusqu'à présent, en tant que je suis informé, il n'a jamais été considéré comme irrégulier, à plus forte raison comme criminel que quelques personnes, ou quelques compagnies s'engagent dans l'entreposage du grain et en même temps fassent une industrie de l'achat et de la vente du grain. Maintenant, on propose non seulement de défendre la poursuite de telles opérations aux personnes et aux compagnies, non seulement de faire un crime à quiconque possède des actions dans deux compagnies, dont l'une peut exercer des opérations d'élévateur et l'autre l'industrie sur le grain, mais on a l'intention par cette loi de déclarer criminel de faire ce que le parlement (non pas le parlement, bien que ce soit fait directement sous l'autorité du parlement)—mais ce que le Canada a fait sous l'autorité de son grand sceau et sous le seing de son Gouverneur Général, et de détruire les placements de capitaux qui ont été effectués sous la garantie des pouvoirs ainsi accordés. Je ne dis pas que si la chose devient nécessaire, le parlement ne devrait pas faire cela, mais ce que je dis, c'est que le parlement devrait être très prudent avant d'adopter une législation aussi draconienne, et devrait se rendre compte si la cause justifie pareille législation. Le Parlement agit ainsi, selon moi, non pas parce qu'il est irrégulier pour un homme ou pour une compagnie d'acheter du grain et en même temps d'exercer des opérations d'élévateurs, mais pour favoriser l'application d'une loi contre le mélange

des grains et simplement pour le mélange des grains. Maintenant, j'en viens à ceci; s'il en est ainsi, est-ce la peine d'adopter une pareille loi simplement pour favoriser l'application d'une loi contre le mélange des grains, ou le parlement est-il assez fort pour promulguer et mettre en vigueur une loi, s'il est jugé à propos de ne pas permettre le mélange des grains en Canada? Le parlement est-il assez fort pour adopter une loi et pour mettre en vigueur une loi contre le mélange des grains sans y mettre des dispositions draconiennes qui sont soumises à l'étude directe de ce comité? Telle me paraît être cette question. Voyons donc jusqu'à quel point le mélange du grain peut être ainsi mis en vigueur, si, comme je l'ai dit au commencement, le traité de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis se réalise; et, monsieur le président et messieurs, je puis dire, au sujet de mes remarques, que je présume que l'entente de réciprocité qui a été négociée, sera appliquée par une législation des Etats-Unis et du Canada. Mon expérience m'a appris que le grain est une matière de valeur exacte, et si j'apporte un chargement de grain au marché pour le vendre, celui qui m'offrira un huitième de cent par boisseau de plus pour ce changement de grain, l'aura, à moins qu'il n'existe certaines restrictions supérieures à cette augmentation; mais, à des conditions égales, le grain est une matière de valeur exacte, et celui qui paiera une fraction de cent par boisseau de plus qu'un autre aura le grain. Si le mélange du grain est permis de l'autre côté de la ligne et n'est pas permis au Canada, le marché américain aura l'avantage de mélanger le grain, quoi qu'il en soit. On peut dire que nous abolissons notre certificat d'inspection à la frontière. En supposant que ce soit ainsi, en supposant que le certificat d'inspection soit cancelé à la frontière, à mon avis cela ne répond pas à la difficulté parce que la cancellation du certificat d'inspection à la frontière n'empêchera pas notre grain canadien d'aller aux Etats-Unis où il peut être mélangé. Si, par le mélange, vous pouvez ajouter une fraction de cent à la valeur de cette récolte, cette récolte ira aux Etats-Unis et elle ira en aussi grande quantité que les chemins de fer pourront l'y mener; et je puis vous assurer, d'après ce que je connais de l'Ouest, que si M. Jim Hill est vivant, les chemins de fer américains ne feront pas faute de mener ce grain aux Etats-Unis, et si vous lui donniez une occasion de mener le blé aux Etats-Unis dans des conditions qui rendent son transport par les Etats-Unis plus facile que par le Canada. Je ne parle pas de réciprocité. Je présume qu'elle est conclue.

Est-ce que le mélange du grain augmente la valeur du grain entre les mains de celui qui fait le mélange? S'il augmente la valeur, celui qui fait le mélange peut payer davantage pour le grain que celui qui n'en fait pas. Je soumets que la valeur augmente, parce que, d'abord, si elle n'augmentait pas, on ne prendrait pas la peine de faire ce mélange; ensuite, parce qu'un homme adroit peut, par le mélange des qualités, augmenter la valeur de vente du grain. Prenons un exemple: nous avons ici, disons deux échantillons de grain; celui-ci est du n° 2 du nord, et celui-là est du n° 3. Le wagon dans lequel cet échantillon du n° 2 a été prélevé se classait presque du n° 1, juste au-dessous de la ligne; et l'autre wagon où l'autre échantillon a été prélevé se classait presque du n° 2 du nord, juste au-dessous de la ligne. Si ces deux wagons sont mis ensemble, il y a suffisamment de latitude dans le classement du wagon de blé n° 2 au-dessus du plus mauvais wagon qui se classait n° 2, pour qu'en le mélangeant avec ce wagon qui se classe du n° 3, il produise du n° 2; alors, au lieu d'avoir un wagon de 1,000 boisseaux de n° 2, et un autre wagon de 1,000 boisseaux de n° 3, nous aurons deux wagons de 1,000 boisseaux de n° 2; nous sommes arrivés à notre qualité, et non seulement ce wagon n° 2 donnerait un wagon de grain mélangé, mais probablement qu'entre des mains adroites il donnerait plusieurs wagons, si ces wagons se rapprochaient de la ligne qui sépare le n° 2 du n° 3 du nord. Maintenant, qu'arrive-t-il? Il n'y a aucun doute que nos prix, généralement parlant, sont déterminés par la valeur d'exportation du blé. Il est vrai qu'il arrive parfois que la concurrence locale entre les meuniers de l'Ouest, tant des Etats-Unis que du Canada, élève quelque peu les prix au-dessus de la valeur d'exportation; mais, immédiatement,

le blé descend à cette valeur d'exportation, c'est-à-dire à la valeur à laquelle il peut être exporté avec quelque profit. Le commerce d'exportation prendra tout ce qu'il pourra prendre à ce prix, c'est ce qui se pratique aujourd'hui dans l'Ouest. Comme les wagons sont inspectés par l'inspecteur du gouvernement et qu'on y prélève des échantillons que l'on divise en deux parties, c'est-à-dire en échantillons pour chaque wagon, et ces échantillons sont déposés le long d'une longue table, comme nous en avons aujourd'hui devant nous; chaque échantillon porte une fiche de papier sur laquelle sont inscrits le n° du wagon et la classe du blé d'après laquelle il a été inspecté—n° 1, 2, 3 du Nord. Le représentant des meuniers voit qu'un échantillon, bien que classé n° 2 du Nord, se rapproche plutôt du n° 1. Le représentant des meuniers est un expert dans la valeur du blé, et lorsqu'il voit un échantillon, il sait à quelle qualité il doit être classé. S'il est douteux que tel échantillon doit être classé n° 1 ou n° 2, il le sait. Pour le moment, l'écart entre le n° 2 et le n° 3 du Nord est de cinq cents, et l'écart entre le n° 1 et le n° 2 est, disons, de trois cents par boisseaux. Ce wagon vaut presque près de cinq cents de plus qu'un autre wagon de la même classe qui a été cependant abaissé au n° 2; et si un meunier achète ce chargement, il l'achète d'après son classement; et s'il existe de la concurrence entre les meuniers, il peut payer un peu plus pour ce chargement que pour un autre qui a juste la qualité suffisante. Mais ce grain est vendu dans le commerce; il l'achète et le dirige sur son propre élévateur du Lac-des-Bois ou de Port-Arthur, selon le cas, et il obtient alors le chargement qu'il a acheté d'après un certificat d'inspection n° 2, lequel atteint presque le n° 1, ce qui lui vaut plus que cela pour les fins du marché; il le mélange avec d'autre blé, ce qui lui est légitime, de sorte que cela lui procurera le meilleur mélange et lui permettra de faire avec le blé dont il a fait l'acquisition une meilleure qualité de farine dont il pourra disposer.

Maintenant le blé que nous exportons par notre inspection très vantée, n'est pas du blé de haute qualité. Ces hautes qualités sont "écrémées" par les meuniers, c'est du lait écrémé. Les meilleures qualités du blé sont enlevées par les meuniers, et ce que nous expédions en Europe, ce ne sont pas les meilleurs chargements qui atteignent la plus haute qualité, mais bien ceux qui frisent la partie basse du classement. Qu'est-ce que l'acheteur d'Angleterre s'attend à recevoir quand il achète un chargement de n° 2? Il connaît la qualité requise d'un échantillon de notre blé n° 2 du Nord. Il sait quelles sont les qualités que le blé doit avoir pour répondre à l'échantillon, et il s'attend à recevoir de ce blé; et d'après nos méthodes d'inspection, il reçoit du blé qui répond à l'échantillon, mais il ne s'attend pas à recevoir du blé qui atteigne presque en qualité le n° 1. S'il s'y attend, il sera berné; il reçoit ce qu'il s'attend de recevoir, mais pas beaucoup plus et, conséquemment, en fixant le prix qui doit être payé pour ce blé, lequel, après tout, doit dépendre du prix de la farine et de la quantité de farine produite par un boisseau de ce blé, en fixant le prix, établi sur la capacité de production de farine de ce blé, il détermine un prix qui est un prix raisonnable pour un boisseau de blé relégué à la classe n° 2: c'est ce qu'il paye et ce qu'il a. Quelqu'un me dira-t-il que le marché souffre ou bénéficie de notre système de diviser notre récolte de blé en zones, et de permettre aux meuniers d'en tirer la meilleure partie et d'en expédier le reste pour le vendre en Angleterre; quelqu'un me dira-t-il que nous nous trouverions en plus mauvaise position si, tant que notre grain subit l'inspection de nos inspecteurs avant d'être envoyé sur le marché anglais, tant qu'il n'est pas amoindri en subissant la dernière inspection de l'inspecteur du gouvernement; quelqu'un me dira-t-il que les échantillons de notre blé seraient pires ou commanderaient un prix inférieur ou auraient moins de valeur auprès du meunier anglais, si, en mélangeant les meilleures parties du n° 2 avec les meilleures parties du n° 3, nous augmentons notre quantité du n° 2, et lui donnons exactement la même qualité de blé déterminée par l'étalon de notre gouvernement lorsqu'il a établi ses classes, blé qu'il s'attendait à acheter et à se faire livrer par nous? S'il en est ainsi, si nous devons en souffrir, il est alors possible que la loi contre le mélange devrait être continuée.

On pourrait dire alors que le fermier n'en retirerait aucun bénéfice. D'abord, cela ne me ferait aucune différence. Je ne parle pas au désavantage du fermier; cela ne me ferait aucune différence à moi, si j'étais assuré que le fermier ne retirerait aucun bénéfice; mais il aurait du bénéfice, peut-être pas tout le bénéfice, mais une grande partie. Prenez le cas que je présente. Si un wagon de blé n° 2 d'une bonne qualité et un wagon de blé n° 3 d'une bonne qualité étaient mélangés ensemble et faisaient deux wagons de blé n° 2, qui auraient la même valeur d'exportation qu'avait le premier wagon avant le mélange; et si l'écart entre le n° 2 et le n° 3 est de cinq cents par boisseau, n'avons-nous pas alors augmenté la valeur marchande de ce blé de $50? Cela représente cinq cents par boisseau sur deux mille boisseaux. Si, en achetant du blé, je sais que je puis vendre ce blé, dans un état de choses qui doit exister demain, à $50 de plus que je puis le vendre dans l'état de choses qui existe aujourd'hui, alors n'est-il pas naturel que la concurrence incite aux gens qui achètent ce blé avec l'intention d'en retirer des bénéfices, à faire surenchérir ce blé jusqu'à ce qu'une partie de ces $50 aille au fermier? Je dis avec confiance que la concurrence donnera lieu à cette augmentation, et que les fermiers recevront une très grosse proportion de cette augmentation de la valeur de la récolte par le mélange du blé. Il y a un autre aspect à la question. Une quantité considérable de notre blé, cette année, est hors classe. Si le blé est classé en règle générale, un exportateur aurait à l'expédier et courir le risque sur ce blé; et il n'obtiendrait pas pour ce blé le plus haut prix sur le marché anglais. C'est le marché étranger qui maintient nos qualités officielles. Le grain est acheté par les meuniers à un prix fort inférieur à ce qu'il vaut exactement, et si, en nettoyant et en mélangeant une partie de ce grain, une portion considérable pouvait être élevée à la classe supérieure, la conséquence serait que les fermiers recevraient beaucoup plus sur la vente de leur blé hors classe. Maintenant, je ne plaide pas dans l'espérance de vous convaincre que le mélange est une bonne chose, parce que je sais que la question n'est pas soumise à ce comité pour l'étudier; mais je voudrais démontrer que ce mélange de grain n'est pas désavantageux au pays au point de justifier le Parlement d'adopter une législation qui invalide les octrois qu'il a accordés sous le grand sceau du Canada et en vertu desquels des millions de dollars ont été placés dans ce pays, et qui font qu'un homme qui se couche le soir un honnête homme, s'éveille un criminel le lendemain, lorsque la loi aura été promulguée, et qui, sous le régime de cette loi, peut être envoyé en prison et condamné à l'amende. Pourquoi? Parce qu'il arrive que cet homme possède des actions dans une compagnie que le gouvernement du Canada a constituée en corporation avec les plus solennelles garanties que le gouvernement pouvait donner. Je dis que ces conditions ne justifient pas une législation aussi draconienne. Il me semble, que si nous devons faire l'échange du blé avec les Etats-Unis, quelles que soient les conditions qui existent aux Etats-Unis, et dans lesquelles ce blé puisse être dirigé vers la mer; qu'au moins des conditions aussi favorables doivent exister au Canada, si nous devons tirer de notre blé de l'Ouest tout le bénéfice que nous devons en tirer et si nous devons garder pour le Canada nos récoltes aussi longtemps que possible et donner aux citoyens du Canada, à même les recettes des chemins de fer, une proportion de ces recettes qui doivent développer notre pays.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous nous avez donné plusieurs renseignements sur la manière de traiter le blé; vous nous avez dit que les qualités supérieures sont " écrémées " par le meunier, que les qualités inférieures vont en Angleterre et que nous ne réalisons pas l'avantage de la meilleure classe du grain?—R. Non, pas sur les prix d'exportation.

Q. Pensez-vous que si nous avions l'administration des élévateurs de tête de ligne les chargements de blé n° 2 que nous achetons devraient aller dans un compartiment n° 2? Supposons qu'il y a cinquante wagons, que 20 de ces wagons soient de qualité moyenne et 30 de qualité supérieure, et supposons qu'ils soient tous mis dans un même

compartiment et expédiés en Angleterre comme n° 2, est-ce que la valeur de ce blé serait augmentée en Angleterre?—R. Oui; si vous pouvez légiférer sur le chargement particulier de blé et sur ce que l'acheteur doit acheter. Il doit se servir de son propre jugement.

Q. Mais doit-on lui permettre de mettre ce blé où il veut lorsqu'il l'envoie à l'élévateur de tête de ligne?—R. Si c'est son propre grain. Allez-vous dire que le meunier doit mélanger ce blé avant de le moudre?

Q. Vous prétendez que les gens qui achètent le blé devraient avoir des compartiments séparés et tenir la qualité supérieure dans un compartiment et la deuxième qualité dans un autre compartiment?—R. Non, je ne prétends rien du tout. Je vous dis quels sont les faits. Je vous dis comment cette opération s'exerce en Canada, et elle doit continuer à s'exercer de cette manière aussi longtemps que le mélange sera défendu et jusqu'à ce que vous légifériez sur le chargement particulier que l'acheteur doit acheter.

Q. Dans le cas où la réciprocité serait conclue, ne croyez-vous pas qu'un marché sur échantillon aurait pour effet de régler beaucoup de difficultés?—R. Cela dépend de la définition que vous donnez à ces difficultés et de la définition que vous donnez au marché sur échantillon. Ce que je demande est ceci: Le blé étant une matière d'une valeur exacte, la législation canadienne ne devrait pas rendre la manutention du blé en Canada plus difficile, ou rendre les conditions de cette manutention plus onéreuse qu'aux Etats-Unis.

Q. En résumé, votre argument veut dire que si le mélange du blé n'est pas permis dans ce pays, les chemins de fer n'auront pas le transport du blé?—R. C'est résumé un peu trop; je vais plus loin. Si je me présente ici pour parler simplement au point de vue du chemin de fer, il est probable que la majorité des membres du Sénat ne m'accorderont pas beaucoup de sympathie. Je n'ai jamais entendu dire qu'un pays ait jamais prospéré lorsque ses chemins de fer faisaient banqueroute. Si 70 pour cent des recettes des chemins de fer retournent au peuple sous forme de gages, de construction de wagons, de réparation de lignes, etc., je crois avoir le droit de dire que je ne plaide pas complètement dans les intérêts des chemins de fer, mais dans les intérêts du Canada en général.

Q. Est-ce que cela ne revient pas à une question de taux?—R. Je ne crois pas; nos taux actuels sont plus bas que les taux correspondants aux Etats-Unis.

Q. Si vos taux de ce côté sont plus bas que ceux de l'autre côté, ne croyez-vous pas que le commerce doit continuer de ce côté-ci?—R. Si nous transportons le blé pour rien de ce côté-ci, je ne suis pas sûr que nous puissions surmonter la valeur du mélange.

Q. Combien réalisez-vous sur le mélange?—R. Cela dépend de la récolte et de l'écart entre la valeur des qualités; cela dépend aussi de l'adresse de l'homme qui fait le mélange. Dans le cas que j'ai présenté, si un wagon de blé n° 2 est mêlé avec un wagon de blé n° 3, et si vous faites du n° 2 avec ces deux wagons, alors le bénéfice est de $50 sur 2,000 boisseaux, en supposant que l'écart soit de cinq cents.

Q. Une compagnie qui obtient une charte du gouvernement n'a pas le privilège de transgresser la loi?—R. Non, je ne dis pas cela.

Par l'honorable M. Power:

Q. Il a été déclaré par plus d'un témoin qu'il n'y a eu aucune plainte contre les élévateurs exploités par les compagnies de chemin de fer, en particulier par le Pacifique-Canadien; je voudrais savoir si, ces clauses draconiennes étant mises en vigueur, une compagnie de chemin de fer, comme le Great-Northern, pourrait se charger de ces élévateurs de tête de ligne et avec quels résultats?—R. Je ne sais pas quels en seraient les résultats. Je suppose que cela pourrait se faire. Quelqu'un aurait à exploiter les élévateurs. Il serait illégal à une personne intéressée dans l'achat du grain d'exploiter un élévateur, et il est possible que des compagnies de chemin de fer auraient

à exploiter ces élévateurs. Cela ne diminue pas le caractère draconien de la législation non plus que ses effets sur des gens qui peuvent être absolument innocents de malfaçon sous forme de mélange.

Par l'honorable M. Edwards:

Q. Si, sous le régime de cette loi, une forte Commission des grains était nommée et choisissait de bons fonctionnaires, et si ces fonctionnaires prenaient charge de ces élévateurs de tête de ligne et les administraient, ne serait-il pas possible d'obtenir un état de choses où il n'existerait rien du mélange?—R. Oui.

Q. A moins qu'il ne se produise de collusion réelle?—R. Je le crois; c'est ce que j'invoque. Je n'ai pas parlé de quelle manière cela pourrait se faire, parce que je n'ai pas voulu vous faire perdre de temps.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Si ces clauses étaient adoptées, est-ce qu'une pareille loi empêcherait absolument la collusion?—R. Non, je ne crois pas qu'elle l'empêcherait; je ne connais pas de loi qui préviendrait absolument la fraude.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Est-ce que les mélanges seraient empêchés si les compagnies de chemin de fer étaient propriétaires de tous les élévateurs de tête de ligne?—R. Voudriez-vous que les compagnies de chemin de fer achetassent tous les élévateurs?

Q. Je voudrais étudier la possibilité pour les compagnies de chemins de fer de contrôler la situation.—R. Je ne sais pas jusqu'à quel point le Parlement tiendrait cette législation pour raisonnable. Si le Parlement voulait contrôler tous les élévateurs de tête de ligne ou voulait conclure des arrangements par lesquels les chemins de fer contrôleraient les élévateurs, alors je ne pense pas que des plaintes s'élèveraient au sujet du mélange. Dans le passé les élévateurs de tête de ligne étaient contrôlés par le Pacifique-Canadien, et lorsqu'il y avait une loi contre le mélange du blé, je n'ai jamais entendu de plaintes sur la violation de cette loi dans les élévateurs de tête de ligne.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Si les compagnies de chemin de fer enlevaient les élévateurs de tête de ligne à leurs propriétaires actuels, est-ce que ces propriétaires en souffriraient?—R. Cela dépend des élévateurs de tête de ligne que les compagnies prendraient à leurs charges. Si nous avons des facilités de tête de ligne à aussi bon marché que nous voudrions les avoir, les propriétaires pourraient en souffrir.

Le comité s'ajourne à 6.10 p.m. jusqu'à 8 p.m. ce soir.

SEANCE DU SOIR.

Le comité reprend sa séance à 8 p.m. le 23 mars 1911.

L'honorable M. DAVIS.—Hier au soir, M. Bower a fait allusion à un extrait des "Débats" et vous avez dit qu'il aurait fait mieux de le produire. Il voudrait le produire et faire quelques remarques à ce sujet si vous n'avez pas d'objection.

Le PRÉSIDENT.—Très bien.

JAMES BOWER s'adresse comme suit au comité:

Lorsque M. Graham a fait ses remarques, c'était au sujet d'un Bill qui a été devant la Chambre à l'époque de la constitution en corporation d'une certaine compagnie de

chemin de fer qui demandait des privilèges relatifs à des mines de charbon et à l'exploitation de ces mines. Il arriva que les clauses de ce bill furent retirées. Cette compagnie n'obtint pas ses privilèges. Sans doute, le Parlement n'accorda pas les chartes. Mais au cours du débat qui s'engagea, on prétendit qu'à l'égard des compagnies possédant des chartes qui leur permettent de posséder et d'exploiter des mines de charbon, ces privilèges pouvaient leur être enlevés plus tard. A la page 5322 des "Débats" du 10 mars, M. Graham dit:

"Je crois que nous ferions mieux d'en permettre l'adoption. Il a été l'objet d'explications assez complètes au comité. Dans l'Ouest, les compagnies de chemins de fer sont presque toutes propriétaires de terrains houillers qu'elles exploitent pour se créer du trafic. Il se peut qu'à l'avenir nous soyons obligés de rendre des lois pour leur enlever tous ces droits miniers, si elles en abusent. S'il arrive que les compagnies de charbonnage et les compagnies de transport s'entendent pour ajouter au prix de la houille ce qu'on retranchera des tarifs, le Canada sera peut-être obligé d'adopter des lois semblables à celles qui ont été décrétées aux Etats-Unis et qui empêchent les compagnies de charbonnage et les compagnies de chemin de fer de se former des mêmes personnes."

Parlant sur le même sujet, M. Oliver dit, à la page 5324:

"Je désire corroborer sur tous les points ce que l'honorable député disait à l'instant de l'inconvénient qu'il y a, au point de vue de l'intérêt public, à ce qu'une compagnie de chemin de fer soit aussi propriétaire de charbonnages. Bien que les mêmes personnes possèdent des chemins de fer et des mines, si elles les possèdent comme une organisation unique, ni le gouvernement provincial ni les autorités fédérales ne peuvent réglementer leurs opérations aussi efficacement que si ces compagnies appartenaient à des compagnies distinctes. La situation qu'appréhende le ministre des chemins de fer devra être l'objet de mesures énergiques, si elle se produit. Elle se produira à l'avenir, si on le permet, et c'est maintenant et non plus tard qu'il faut la prévenir. Il me semble que, vu que cette charte à trait à une compagnie de chemin de fer électrique, il est légitime de déclarer que le procédé ne s'appliquera pas aux chemins de fer à vapeur. Il saute aux yeux que le propriétaire d'un charbonnage qui possède aussi un chemin de fer a plus d'avantage que celui qui n'en possède pas. Il est de l'intérêt public qu'il y ait autant de propriétaires de charbonnages que possible, et lorsque vous accordez une faveur au propriétaire d'une houillère parce qu'il possède un chemin de fer, vous lui permettez d'accaparer les houillères qui sont tributaires de ce chemin de fer, vous soumettez les autres propriétaires à un inconvénient et vous désavantagez au même point le public en général. Je ne saurais laisser accorder cette charte sans protester de toutes mes forces contre le principe d'autoriser l'exploitation de chemin de fer et de charbonnage en même temps, comme dans le cas actuel."

Et plus loin, à la page 5327:

"L'effet nécessaire de la réunion des deux entreprises est de donner un avantage illégitime à l'entreprise de l'extraction du charbon liée au chemin de fer, sur l'entreprise de l'extraction du charbon fin qui n'est pas ainsi liée au chemin de fer. Le chemin de fer est, ou devrait être, un voiturier qui transporte pour tout le monde aux mêmes conditions—tel est le but de l'octroi d'une charte à un chemin de fer, le chemin de fer obtient des privilèges spéciaux d'après la théorie qu'il agira en qualité de voiturier et traitera sur un pied d'égalité tous ceux qui voudront expédier par son entremise. Mais il n'agira pas en qualité de voiturier et ne traitera pas tout le monde sur le même pied s'il est intéressé dans une entreprise particulière sur laquelle il compte principalement pour son trafic. Aucune Commission de chemin de fer, aucun contrôle gouvernemental ne peut, dans ce cas, protéger d'une manière convenable les intérêts du public."

La question que je soulève est dans le sens de ces extraits, je prétends que le rôle véritable d'un élévateur de tête de ligne devrait être de procurer des facilités d'emmagasinage et que tous devaient être traités de la même manière; et, précisément comme M. Oliver l'a représenté au sujet des chemins le fer, je voudrais présenter la question touchant les élévateurs de tête de ligne parce que ces élévateurs de tête de ligne possèdent aussi des élévateurs régionaux qui leur sont tributaires. Ils mettraient dans un état d'infériorité les propriétaires d'élévateurs régionaux qui ne possèdent pas d'élévateurs de tête de ligne. Je déclare qu'aucune commission et qu'aucun contrôle officiel du gouvernement ne peut exercer une surveillance effective, s'il demeure des raisons pour commettre cette injustice à l'endroit du producteur et du petit commerçant. Et comme on soulève aujourd'hui la question de l'éloignement du commerce vers les Etats-Unis, si la réciprocité ou le libre-échange est mis en vigueur, je voudrais dire quelques mots à ce sujet. On a prétendu que si le libre-échange du grain avec les Etats-Unis se produit, et que si ces clauses sont en même temps maintenues, le résultat sera de diriger notre grain de l'autre côté de la ligne. Je désire démontrer que ce résultat n'est pas possible. Le fait est que, dans le passé, avec un système de classement dont on a abusé d'un côté et de l'autre de la ligne, les acheteurs locaux du côté des Etats-Unis opéraient sur une plus petite échelle que ceux du Canada, qu'ils payaient plusieurs cents de plus par boisseau au producteur. Cela donnait alors au fermier américain un avantage sur le fermier canadien; mais avec le libre-échange et avec ces clauses maintenues, le fermier américain qui expédiera son propre grain, et le petit commerçant ou le commerçant local américain expédiera naturellement ses exportations par les voies canadiennes et participera aussi au bénéfice que procure un certificat irréprochable. Le 20 mars il a été fait une autre allusion au même sujet. A la page 5893, lorsque la question a été discutée, M. Graham a dit:

"Il est parfois difficile, monsieur le président, d'exposer une politique qui soit applicable à toutes les conditions, parce que les députés des différentes régions du pays où les intérêts sont si divers, pensent toujours qu'ils parlent d'un cas spécial quand ils désirent qu'un article soit inséré dans la charte. Je crois que les plus importantes compagnies ont le droit de s'occuper d'exploitation de houillères. Jusqu'à présent. autant que j'ai pu le savoir, cela ne s'est pas fait au Canada; mais, comme je l'ai dit au comité, à mesure que nos mines de charbon sont exploitées, nous pourrions très bien nous trouver dans la situation des Etats-Unis où il existe des compagnies qui combinent l'exploitation des houillères avec le transport, ce qui peut être un danger qui devra probablement être supprimé. Je dois dire qu'en principe, à moins de causes sérieuses ou de motifs spéciaux, il est préférable de ne pas autoriser cette combinaison."

Par le Président:

Q. Vous avez indiqué ces extraits pour démontrer que, dans l'intérêt de la population du Nord-Ouest canadien (à laquelle je présume que le principe était appliqué) dans le cas d'une compagnie de chemins de fer possédant des mines de charbon, exploitant ces mines de charbon et transportant elle-même ce charbon pour en disposer dans les provinces, ces remarques indiquent qu'il ne serait pas nécessaire, dans l'intérêt de la province, que cela fût permis?—R. Ou aux propriétaires d'autres champs houillers.

Q. Est-ce que ce principe s'appliquerait dans le cas où l'on achèterait de la population de la province et dans le cas où ce que l'on achète est expédié en dehors du Canada? C'est une proposition renversée?—R. Ma théorie est que, de même que toute compagnie de chemin de fer possédant des mines de charbon aurait un avantage illégitime sur les rivaux, de même le commerçant qui possède des élévateurs de tête de ligne aurait un avantage illégitime sur ses rivaux, acheteurs qui n'ont pas l'avantage des facilités de tête de ligne.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Iriez-vous jusqu'à prétendre que les personnes qui possèdent des actions dans une compagnie de chemin de fer ne devraient pas avoir d'actions dans une mine de charbon?—R. Je ne fais que supposer le cas, et c'est le point de vue auquel s'est placé le gouvernement dans cette question; et la question se soulève de savoir si nous pouvions montrer quelqu'autre législation ou quelqu'autre chose analogue à ces clauses.

Q. Ces clauses pourvoient à ce qu'une personne ne puisse être actionnaire dans un élévateur de tête de ligne et dans un élévateur régional sur le parcours de sa ligne? —R. Oui.

Q. Appliquez cela à une compagnie de chemin de fer: une personne ne pourra pas détenir des actions dans une compagnie de chemin de fer et dans une mine de charbon?—R. La question des mines de charbon n'était pas étudiée, et je m'en servais seulement comme d'un exemple. Mais la chose se présente tout aussi bien dans d'autres questions et démontre que, dans l'intérêt public, des mesures très énergiques devraient être prises si c'est nécessaire.

M. J. A. Maharg, de Moose-Jaw, Saskatchewan, président de la Saskatchewan Grain Growers Association, comparaît devant le comité et déclare:—

Je ne me propose pas d'entrer dans les mille et un détails qui ont été soulevés jusqu'à présent; tout au plus ne me proposé-je pas d'en parler beaucoup, mais seulement pour réfuter quelques-unes des déclarations qui ont été faites. A mon avis, la plus sérieuse opposition qui ait été faite contre l'adoption de ces clauses, est celle qui se rapporte à la confiscation des biens et à l'abaissement de leur valeur. Relativement au premier point que j'ai soulevé, la confiscation des biens, je désire définir ma position aussi clairement que je le puis, et aussi la position des personnes intéressées, c'est-à-dire la communauté des personnes intéressées à la culture du grain. On a fait ici, d'ailleurs, des déclarations d'un caractère extraordinaire sur la connaissance du fermier, et ainsi de suite. Je désire rectifier ces déclarations afin de montrer que je ne considère pas qu'il existe quelques malentendus de notre côté. Lorsqu'on s'occupe de nous sur les tribunes publiques, nous sommes fort aisément et fort gentiment mis de côté. Le pire reproche qu'on nous ait adressé, est que nous avons été induits en erreur, ou quelque chose d'analogue. Cela n'est pas trop mal, mais on va un peu plus loin que cela, comme je l'ai entendu de mes propres oreilles; cela peut être en dehors de la question actuellement à l'étude, cependant je désire en parler. Différentes remarques sont venues à mes oreilles, de même qu'à celles des autres messieurs intéressés. Nous protestons énergiquement contre ces remarques.... Si on a quelque chose à dire, nous désirerions qu'on le dise ouvertement de façon à nous permettre de prendre l'attitude que nous jugerions à propos et convenable. La confiscation des biens est une des choses le plus éloignées de l'esprit des producteurs de grain dans leur communauté aussi bien qu'individuellement. Comme je les représente ici, je désire vous montrer que ce n'est pas cela que nous désirons: ce que nous désirons, c'est du franc jeu. Nous ne voulons faire de tort à aucune personne, ni à aucune corporation. On nous dit que nos propriétés vont être détruites. Un monsieur a dit: "qu'il ne croyait pas qu'elles vaudraient dix cents dans le dollar". Je ne puis pas comprendre pourquoi. Les dispositions de cette loi déclarent aussi clairement que possible que la Commission établira les taux. Elle doit régulariser les charges. Si les élévateurs ne font pas de bénéfices en imposant certaines charges et s'ils pensent apporter à la Commission une preuve suffisante qu'ils ne font pas de bénéfices, la Commission doit alors, de par son devoir, augmenter ces charges. Comme représentant des fermiers, je ne veux pas que les exploitants de ces élévateurs perdent une fraction de sou dans leurs opérations. Nous sommes parfaitement disposés à payer le nécessaire pour la mise en œuvre des élévateurs, pour leur faire produire des dividendes raisonnables; mais nous ne voulons pas que ces élévateurs soient exploités en imposant des taux déraisonnables à la population. Je pense pouvoir vous démontrer, mes-

sieurs, que ces charges déraisonnables qui sont prélevées indirectement. D'ailleurs la déclaration de notre ami, à un certain point de vue, ne répond pas à la situation, et cette déclaration est que ces messieurs ne sont pas philanthropes. S'ils ne sont pas philanthropes, ils doivent avoir quelques moyens de se dédommager, et je crois pouvoir vous montrer de quelle façon. En deuxième lieu, je tiens à dire que, pratiquement, la totalité du capital dans l'Ouest est du capital américain. Nous n'avons aucune objection à cela. Nous avons besoin de capitaux américains ou étrangers dans notre pays. Nous n'avons pas objection à cela. Nos objections ont été que ces capitaux viennent ici et empêchent nos nationaux et les capitaux anglais de se faire une place dans le pays. Voilà la situation telle qu'elle est aujourd'hui dans l'Ouest. Je connais une compagnie locale qui s'est constituée dans notre ville; elle a fait des opérations très heureuses pendant un certain temps, mais un jour ou l'autre sont survenus de gros intérêts qui ont fait l'acquisition des facilités de tête de ligne et des élévateurs sur le parcours de la ligne, et cette compagnie locale a été forcée d'abandonner entièrement ses édifices et son outillage. Ceci n'est pas un raisonnement en l'air; je suis en état de fournir toutes les preuves voulues de ce que j'avance.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Ne sera-t-il pas bon de dire comment cette compagnie a été obligée d'abandonner ses affaires?—R. Je possède les renseignements et je vais vous les fournir dans leurs propres termes. Il est une autre question à laquelle je voudrais référer à cette phase de la discussion. Si on laisse exister les conditions actuelles et si elles demeurent comme elles ont été, la main-mise étrangère sur le commerce du grain de l'Ouest n'est plus qu'une question de temps, et je ne doute pas que tel sera le cas. Nous avons continuellement des preuves que les petites lignes de chemin de fer sont graduellement absorbées et que la concurrence disparaît complètement. Il y a un vieux dicton qui dit que tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se brise. La population de l'Ouest est venue à la conclusion qu'elle était traitée autrement qu'elle estimait devoir l'être par ces compagnies étrangères. Nous ne voulons avoir rien à faire avec l'exploitation des élévateurs; nous nous en sommes abstenus aussi longtemps que possible. Un sénateur a posé une question à ce sujet. Il mentionna le fait que les gens du Manitoba achètent des élévateurs, et le témoin lui rétorqua: "Oh! il ne peuvent pas acheter du grain". Le sénateur a fait alors mention de la Saskatchewan, et il a déclaré qu'on allait y acheter des élévateurs et le témoin lui rétorqua encore: "Oh! ils ne peuvent acheter du grain, ils ne sont pas plus à l'aise que les gens du Manitoba". Je prierais ce monsieur de relire le rapport; à moins que je ne fasse complètement erreur, j'ai passé près de deux semaines à étudier ce bill. Si nous n'obtenons pas la possibilité d'acheter et de vendre du grain et une foule d'autres choses, alors mon temps a été gaspillé et je n'ai rien fait. Je suis persuadé qu'on pourra le faire.

Par le Président

Q. Vous faites allusion à la *Grain Growers Association,* lorsque vous dites "nous"? —R. Oui, chaque fois que je dis "nous", je veux parler des gens que je représente. Comme je l'ai dit précédemment, nous ne désirions pas du tout prendre part à cette discussion; mais on n'endure que pendant un certain temps et alors on se trouve soi-même un remède; dans certains cas on peut indiquer ce remède à ceux qui voulaient nous en indiquer un; et l'on finit souvent ainsi par connaître le fond des choses; c'est ce que les producteurs de grain de la Saskatchewan Grain Growers s'efforcent de faire dans le moment. Voilà pourquoi nous sommes ici, pour voir s'il est possible de trouver la cause des difficultés. Relativement au montant que ces messieurs ont placés dans leurs élévateurs, ils nous disent qu'il est approximativement de sept ou huit millions de dollars au plus. On a beaucoup parlé du préjudice que la législation porterait à ces intérêts. Y a-t-il beaucoup plus de mal à ce que des intérêts soient atteints par la législation, qu'il y en a à ce qu'un intérêt en particulier soit affecté par un autre intérêt?

Si cela est, je ne réussis pas à le comprendre et je ne vois aucunement la différence entre ces deux cas. Qu'une législation affecte un intérêt particulier ou qu'un intérêt particulier en domine un autre, tout ce que nous voulons, c'est un traitement raisonnable et légal. Nous ne voulons pas dominer, nous ne voulons pas être dominés par d'autres. Les intérêts des autres n'est qu'une goutte dans un seau d'eau si l'on considère les intérêts communs. Si vous considérez le nombre actuel des fermiers de la Saskatchewan, leurs intérêts, à l'exclusion de leurs biens, dépassent un billion de dollars dans cette province seulement. Ajoutez cela aux deux autres provinces, et voyez quel chiffre énorme vous obtiendrez. Oui, messieurs, en vertu des lois existantes, ces intérêts sont régis par d'autres intérêts, et nous ne considérons pas que cela soit légitime. Au sujet de l'incapacité de se procurer des capitaux pour construire des entrepôts additionnels, un sénateur a posé la question suivante à un témoin: "Si ces deux classes d'intérêts étaient séparées, pourrait-on induire des capitaux à venir pour s'occuper de l'augmentation de production?" La réponse à cette question fut carrément négative. Le témoin ne croyait pas que cela se pouvait faire. Il est clairement démontré qu'il y a suffisamment d'affaires pour tenir occupés tous les élévateurs que nous avons, pourvu qu'on leur fournisse du grain. Cela me rend nerveux d'entendre dire à ces messieurs "s'ils ont du grain". Je ne sais pas ce qui se produira, je ne sais où va le grain. A les entendre parler, on pourrait croire que cette législation doit donner au grain quelque pouvoir surnaturel ou quelque propension à se mettre lui-même en mouvement; et que le grain devra se diriger tout ensemble et de lui-même à quelques endroits et que les élévateurs n'auraient plus de grain du tout. Je ne peux pas voir où ce grain s'en va.

Il n'y a qu'un certain nombre d'élévateurs, et il y a du travail pour tous ces élévateurs; et, si la production augmente, j'ose dire que l'an prochain ces élévateurs ne suffiront pas à la récolte. A l'heure actuelle, des milliers et des milliers de colons de la province de la Saskatchewan se croisent les bras, attendant après les chemins de fer. Ils ne peuvent produire un seul boisseau de blé; s'ils en produisent, ils doivent faire soixante-dix ou quatre-vingts milles pour rejoindre un chemin de fer. S'ils attendent les chemins de fer, et lorsque les chemins de fer arrivent, les élévateurs de Fort-William, même l'année prochaine, avec une récolte moyenne, ne pourront pas, je pense, suffire à la besogne. Mais d'un autre côté, je désirerais poser une autre question. Quels sont ceux qui souffriront si l'entreposage additionnel qui est demandé n'est pas accordé? Il me semble que c'est nous, les producteurs, qui devront souffrir éventuellement. En cet état de choses, si nous sommes disposés à courir le risque de cet entreposage, pourquoi les autres s'en préoccupent-ils? Devant leur admission que les élévateurs produiront des profits s'ils reçoivent du grain, leur argument me parait bien faible, et je ne vois même pas qu'ils aient de raisons à faire valoir. Lorsque le grain est acheté en cet endroit, il doit passer par les élévateurs; mais on prétend que les chemins de fer le prendront. S'ils prennent le grain, ils doivent prendre aussi les élévateurs. Ils ne peuvent manutentionner le grain sans élévateurs, et il y aurait un marché à leurs élévateurs; les propriétaires de ces élévateurs se disent disposés à les vendre aux chemins de fer à un prix raisonnable, et les chemins de fer devront évidemment avoir des élévateurs pour manutentionner le grain. J'en viens maintenant au point de prouver ce que j'ai entrepris de prouver.

Ces messieurs nous ont déclaré qu'ils n'étaient aucunement philanthropes et qu'ils sont ici pour faire des bénéfices. Je ne me plains pas de cela; on suppose que la plupart d'entre nous cherche à faire des bénéfices; autrement nous ne nous occuperions pas de cette entreprise. Mais ils nous disent qu'ils subissent continuellement des pertes sur les qualités. Un monsieur a dit qu'il avait subi une perte en moyenne de dix pour cent; cela n'est pas extrêmement mauvais. Un autre déclare qu'il a fait une perte moyenne de vingt-quatre pour cent. C'est en pratique approximatiquement un quart du blé qu'il a acheté. Il a subi une perte d'un degré dans la qualité sur ce grain. Je ne suis pas entré dans les chiffres, mais l'écart d'une qualité à une autre

varie considérablement. Quelqu'un a déclaré avoir vendu à vingt-sept cents de moins un boisseau de grain. Laissons de côté cet écart énorme, et prenons l'écart moyen de deux à dix cents, comme il se trouve souvent, et nous obtiendrons une moyenne de cinq cents. Si ce monsieur a perdu une moyenne de cinq cents sur l'achat au prix initial, croyez-vous qu'il puisse faire de l'argent en perdant cinq cents par boisseau sur l'écart de la quantité de grain acheté?

Cela signifie une perte d'un cent et quart par boisseau sur la totalité de son achat. Les taux, à ce point, sont seulement d'un cent et trois quarts; et lorsque notre Commission d'élévateurs de la Saskatchewan faisait une enquête dans le cours de l'été, il lui a été clairement prouvé (et elle en atteste dans son rapport) qu'un élévateur ne peut payer un taux de un cent et trois quarts par boisseau à moins de recevoir trois fois son entière contenance. Ce monsieur, qui a perdu vingt-quatre pour cent sur les qualités de son grain, a payé un quart de cent par boisseau pour la manutention de son grain. Devant la preuve donnée à la Commission, vous pouvez vous rendre compte de ce que ce monsieur devait perdre sur son achat initial, d'autant plus qu'il devait remplir trois fois son élévateur pour lui faire donner tout son rendement. Si l'on doit perdre ainsi sur le prix d'achat sans aucune probabilité de se reprendre ailleurs, comment va-t-on continuer les opérations? Je pense, par cette preuve positive, qu'il y a quelque chose de défectueux à l'autre bout. Si les perdants ne peuvent se refaire, ils auront à abandonner les affaires. Nous nous sommes quelque peu attardés à l'étude de cette question afin de vous démontrer que les propriétaires des élévateurs de tête de ligne et des élévateurs de ligne ont un avantage particulier sur ceux qui ne possèdent qu'un élévateur de tête de ligne; c'est ici que la concurrence est supprimée, au sujet de laquelle l'un des sénateurs demandait tout à l'heure des renseignements.

Il est clair que les propriétaires d'élévateurs de ligne et d'élévateurs de tête de ligne ne sont pas très particuliers sur les qualités du grain. Ils disent qu'ils subissent des pertes sur les qualités, mais nous disons, de notre côté, que, d'abord, ils n'ont jamais eu les qualités. Un homme arrive avec un chargement de blé un peu au-dessous de la qualité officielle, et les propriétaires de l'élévateur lui donnent cette qualité, sachant bien, d'après leurs propres déclarations, qu'ils ont d'autres moyens de combler la différence du prix. Nous avons reçu ici le témoignage d'un monsieur qui ne possède pas d'élévateurs de tête de ligne, mais des élévateurs de ligne. Il raconte une histoire toute différente. Ce monsieur a perdu deux points sur la qualité du grain, et en a comblé un; il se trouve ainsi à perdre ce point à l'élévateur initial; il n'a pas de chance de le reprendre. Cela me parait une preuve concluante que les propriétaires d'élévateurs de ligne, sans relations avec les élévateurs de tête de ligne, ne peuvent entrer en concurrence avec ces compagnies qui détiennent le contrôle de l'industrie tout entière. C'est là le plus grand inconvénient que nous voyons en ce qu'il supprime complètement la concurrence locale. Quand nous avons de la concurrence, je puis dire qu'il a été déclaré ici que cette concurrence est active; mais, messieurs, je ne sais pas où se trouve cette concurrence. Quand j'ai été dans l'Ouest pour la première fois, (il y a de cela plus de vingt ans, et j'ai fait de la culture toute ma vie), il y avait de la concurrence; mais les choses ont bien changé. On s'est beaucoup demandé d'où les prix partaient? Je sais parfaitement où vont les prix lorsqu'ils vont dans des villes où se trouve une demi-douzaine d'élévateurs différents. Ils vont à un seul homme; et s'il vous arrive d'aller dans cette ville avec un chargement de blé et de demander ce que l'élévateur vous paiera, s'il n'a pas encore reçu le rapport du marché, il va au téléphone et obtient le rapport du marché de quelques endroits au centre de la ville, et le prix qu'il obtient ainsi comme prix du marché est le prix payé par toute la ville ce jour-là, indépendamment du nombre d'élévateurs, de sorte qu'il n'existe aucune compétition dans l'achat du grain de l'Ouest au temps actuel; tout au moins n'ai-je pas eu l'avantage de la découvrir, si elle existe, et je l'ai bien cherchée tant pour mon grain que pour celui du voisin.

Quant au mélange des grains, je n'ai pas l'intention d'en parler; mais l'un des sénateurs a dit: "Que ce mélange s'effectuait à l'avantage d'autres lignes". Il a cité l'industrie du bois comme étant un cas analogue. Messieurs, je ne vois aucune analogie en cela; toute modification et tout travail que subit le bois pour le mettre en sa qualité particulière, sont faits avant que le prix en soit fixé. Le bois est préparé et livré à celui qui l'emploie dans cet état; mais il en va autrement avec le blé, lequel passe d'une main à une autre et change de propriétaire: tel n'est pas le cas du bois. Je n'ai pas l'intention de parler de cette question du mélange. Je n'ai reçu aucune instruction à cet égard. Lorsque nous avons été invités à envoyer un représentant ici, nous avons compris qu'il ne s'agissait que de discuter ces trois clauses; mais lorsque le débat s'engagera par la suite sur la question, s'il s'engage, nous pourrons parler comme association. Je ne pourrais, à l'heure actuelle, exprimer que des opinions personnelles, et je n'y tiens pas. Je parle de l'association, et je ne crois pas devoir retenir plus longtemps votre attention sur la question à moins que quelqu'un désire poser des questions.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous avez fait une déclaration au sujet de certains intérêts qui en détruisent d'autres; je comprends par là que ces messieurs viennent réclamer contre une atteinte à leurs droits acquis?—R. Oui.

Q. Et vous prétendez que si cette législation n'est pas adoptée et que si on permet à ces messieurs d'exercer leur industrie, ils seront à même de détruire les droits acquis d'autres citoyens?—R. On nous dépouillera de nos droits acquis.

Q. C'est-à-dire que le gouvernement les mettra à même d'éloigner les personnes qui ont placé leur capitaux dans les élévateurs plus petits que ceux de la région?—R. Oui, cela a été fait, de même qu'on a dépouillé le fermier de ses droits acquis.

Q. Au sujet des élévateurs de tête le ligne, croyez-vous que, si ces élévateurs étaient tenus séparés des élévateurs de l'intérieur et que si on leur permettait de faire des opérations par eux-mêmes, l'élévateur de tête de ligne diminuerait de valeur; vous avez déclaré qu'il y avait suffisamment de travail pour tous les élévateurs?—R. Oui, je ne vois pas pourquoi ils perdraient de leur valeur. Sans doute il n'y aurait pas le montant d'argent réalisé par les élévateurs, mais je ne vois pas pourquoi ils perdraient de leur valeur puisque le grain est livré et qu'il doit passer par ces élévateurs. Il ne peut aller ailleurs.

Q. Vous croyez que l'augmentation de la production dans l'Ouest sera plus que suffisante pour tenir tous les élévateurs occupés?—R. Oui.

Q. De sorte qu'il ne sera pas possible qu'ils perdent de l'argent par le fait de cette mesure?—R. Je ne vois pas comment ils le pourraient.

Q. On a lu ici une lettre de M. Langley donnant ses vues sur le bill. Etait-il autorisé à exprimer les sentiments de la Grain Growers Association de la Saskatchewan?—R. S'il avait ces instructions, c'est en dehors de ma connaissance; et je ne vois pas comment la chose aurait pu se faire. Il n'y a pas eu d'assemblée convoquée pour donner des instructions. J'ai été le délégué chargé de venir ici et de surveiller les intérêts des associations de la Saskatchewan, en quelques questions où ses intérêts pourraient se rencontrer.

Q. Vous êtes le représentant accrédité de l'Association de la Saskatchewan?—R. Oui.

Q. M. Langley occupe-t-il quelque position, est-il membre de l'exécutif de la Grain Growers' Association de la Saskatchewan?—R. Non, monsieur, il est membre de l'association, mais il ne fait pas partie de l'exécutif.

Q. Vous considérez que sa lettre n'exprime que ses vues personnelles et non pas celles des intéressés que vous représentez?—R. Je ne vois pas comment il le pourrait. Je n'en sais rien et, comme président de l'association, je serais en état de le savoir.

Par le président:

Q. Au début de votre témoignage, j'ai cru comprendre que vous avez dit avoir consacré une quinzaine de jours à la préparation de ce bill et que ce bill pourvoyait à la manutention du grain par la Saskatchewan Grain Growers' Association?—R. De quel bill parlez-vous?

Q. Du bill que nous avons devant nous?—R. Non; ce monsieur a dit avoir lu le bill de la Saskatchewan. C'est le bill de la Saskatchewan.

Q. Je pense que les minutes ne se liront pas de cette façon?—R. Je voudrais qu'elles se lisent de cette façon. Ce bill m'a été remis exactement dans la forme qu'il a ici.

M. RODERICK MACKENZIE, de Winnipeg, représentant de la Manitoba Grain Growers' Association, s'adresse alors au comité:

M. le Président et les membres du Comité: La production du grain en Canada est le plus considérable actif naturel que possède le Canada, et, ce qui est le plus important après lui, ce sont les méthodes et les soins adoptés pour transporter ce grain à sa dernière destination. Le gouvernement du Canada a dépensé de fortes sommes d'argent et de grande quantité d'énergie pour établir des méthodes de transport. Nous occupons le centre du continent et notre système de transport par les lacs et par les chemins de fer est très complexe et demande la plus grande attention, afin que les intérêts dépendant de la manutention du grain ne subissent point de désavantage dans la position que nous occupons. A ma propre connaissance, le gouvernement, depuis plusieurs années, s'est efforcé de faire disparaître autant que possible les abus qui existent dans les élévateurs de tête de ligne sur les lacs. Il y a un enchaînement dans le transport qui est très important pour conserver l'intégrité du grain; notre gouvernement entreprend de classer le grain d'après certaines spécifications, et il entend faire livrer ce grain à sa dernière destination conformément aux conditions arrêtées; et le gouvernement est tenu à honneur de voir à ce que l'intégrité de ce certificat soit respectée. Le grain venant de l'Ouest du Canada est expédié par les propriétaires fermiers ou commerçants. Ils reçoivent un connaissement de la compagnie de transport du grain et ce connaissement existe jusqu'à ce que le grain soit livré. Ce grain arrive à Fort-William ou Port-Arthur et le connaissement est livré et notre grain, dans les conditions actuelles, passe entre les mains d'hommes qui sont commerçants de grain et qui sont intéressés, mais seulement à réaliser des bénéfices sur le grain. Après que le grain laisse ces élévateurs de tête de ligne, son propriétaire reçoit une nouvelle lettre de voiture, laquelle sert ordinairement à le conduire à sa dernière destination.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Vous oubliez l'inspection à Winnipeg?

Par M. MacKenzie:

R. Cela n'affecte pas le connaissement. Je ne m'occupe pas de l'inspection. Ce que je veux faire ressortir, c'est que le grain venant de l'intérieur est sous la coupe de convoyeurs ordinaires, excepté quand il se trouve dans les élévateurs de tête de ligne sur les lacs; et, durant ce temps, il est sous la surveillance d'hommes qui n'ont d'autre intérêt que celui de faire des bénéfices. Un fermier avec qui je causais un jour, a défini clairement la situation: " J'expédie un sac de blé à Liverpool. Je ferme le sac; " lorsqu'il est fermé, il va à l'élévateur de tête de ligne et le propriétaire de l'élévateur " de tête de ligne peut ouvrir le sac et en faire ce que bon lui semble. Le sac est rat- " taché de nouveau, à l'élévateur, et personne autre ne peut l'ouvrir lorsqu'il est expé- " dié plus loin." Cela, à mon avis, représente exactement la situation. Voilà com-

ment la chose apparaît au gouvernement et au département qui a fait une étude particulière du transport du grain, et cet article est inséré dans la loi dans le but de protéger le grain à cette phase particulière et de faire disparaître toute raison de manipuler le grain. On s'est efforcé de démontrer que le grain est l'objet de manipulation à ces endroits, et on a beaucoup parlé de l'analogie du cas de Duluth dont les méthodes ressemblent beaucoup aux nôtres. Mais, à certains points de vue, je les crois beaucoup meilleures. A Duluth, le grain est manutentionné comme il l'est ici. L'industrie du grain est sous la juridiction d'une commission semblable à celle que l'on se propose d'instituer par cette législation. Mais cela n'a pas arrêté les abus qui sont pratiqués à Duluth, et les mêmes intérêts qui dominent la situation à Fort-William et à Port-Arthur dominent également la situation à Duluth. Les méthodes adoptées aux têtes de lignes de Duluth et de Minneapolis ont donné lieu à un mécontentement, et leurs mauvais effets sur la production et sur le commerce du grain des Etats du Nord, ont été tels que la législation de l'Etat de Dakota a institué une Commission pour s'enquérir des conditions de la manutention du grain à Minneapolis et à Duluth. Cette Commission d'enquête fait rapport au gouvernement; et j'ai le rapport que m'a remis M. Brown, l'un des commissaires. J'ai détaché quelques extraits de ce rapport, et si le comité le désire, je lui soumettrai ce rapport complet; mais je lirai les extraits que j'ai détachés afin de montrer la situation que cette Commission d'enquête a découverte à Duluth. Le rapport dit:

"Les méthodes de Duluth où, conformément à la loi de l'inspection des grains du Minnesota, il est permis à des mêmes personnes d'exploiter à la fois des élévateurs d'intérieur et des élévateurs de tête de ligne, et aux élévateurs de tête de ligne de vendre et d'acheter du grain, sont pratiquées d'une manière satisfaisante, à ce que l'on dit. Tel n'est pas le cas cependant, et les méthodes de manutention du grain aux élévateurs de tête de ligne de Duluth et de Minneapolis ont donné lieu à un tel mécontentement, parmi les fermiers de Dakota-Nord, que l'Assemblée législative de cet Etat, dans le cours de l'année 1909, a adopté un bill pourvoyant à la nomination, par le gouvernement de l'Etat, de deux commissaires officiels, devant siéger dans la Commission des Appels du Minnesota, aux têtes de ligne de Minneapolis et de Duluth. Messieurs J. T. Clifford et H. O. Brown furent nommés pour siéger dans cette Commission le 26 août 1909, et le rapport qu'ils ont soumis au gouvernement de Dakota-Nord, dit entre autres choses:

> Nous trouvons, et il est couramment admis, qu'à peu près tous les chargements expédiés de Duluth ont une livre par boisseau de *dockage* et souvent même plus, dont on ne tient pas compte. Le mélange des différentes qualités, telles qu'elles viennent à l'inspection et telles qu'elles sortent de l'inspection, est injuste et s'effectue au désavantage de l'Etat.

Les commissaires sont particulièrement sévères sur le mélange du blé, ainsi que l'indique l'extrait suivant:

> La question du blé Durum peut parfaitement être soulevée dans ce rapport. Aux têtes de ligne de Minnéapolis et de Duluth, on reçoit chaque année environ trente millions de boisseaux de ce blé, lequel, d'après l'analyse et des essais de cuisson effectués par l'Etat et par les laboratoires privés, donne un pain aussi bon, dans presque tous ses détails, que le blé n° 1 du Nord. Cela étant donné, les meilleures autorités prétendent que la valeur commerciale de ces deux grains est à peu près la même, et sur le marché il n'existe qu'une différence de cinq cents par boisseau en faveur du meilleur blé du Nord. La différence dans les prix est cependant de vingt à vingt-cinq cents par boisseau entre les deux classes de blé, ce qui donne une différence de $5,000,000 à $6,000,000 chaque année sur la valeur commerciale exacte du blé.

Qui est-ce qui touche ce gros montant d'argent? Ce ne sont sûrement pas les fermiers ni les producteurs de ce grain. En passant par quelques gros moulins de Minnéapolis, nous avons pris des échantillons du grain qui y est moulu et nous avons trouvé que 10 pour 100 (ou plus) des échantillons du grain moulu en farine sont du blé Durum. Minnéapolis reçoit annuellement de huit à neuf millions de boisseaux de ce blé. Nos observations nous amènent à croire que 75 pour 100 (ou plus) de toute la qualité de blé Durum reçue à Minnéapolis est mélangé avec notre blé du Nord du printemps et sert à fabriquer de la farine brevetée.

Après avoir fait une enquête complète et concluante des méthodes actuelles de la manutention du grain aux têtes de ligne de Minnéapolis et de Duluth, nous en sommes venus à la conclusion suivante: que le seul moyen convenable et profitable de manutentionner son grain, pour la population de notre Etat, est l'établissement d'entrepôts d'Etat à Minnéapolis, Duluth ou Supérieur, et possiblement à d'autres endroits limités de notre Etat. La raison de cette conclusion est que notre blé, étant le meilleur des Etats-Unis, est fort recherché par les meuniers de partout, et s'il était manutentionné dans notre propre pays, dans nos entrepôts de tête de ligne et d'après les règles de notre propre inspection d'Etat, s'il était complètement nettoyé et mis en état lorsqu'il est expédié soit par des bateaux, soit par les chemins de fer, s'il était accompagné de nos certificats d'inspection du Nord-Dakota, il ne perdrait pas de son identité et commanderait partout une prime de cinq à huit cents par boisseau de plus que nous n'avons actuellement. Les meuniers de l'Est nous ont avisés qu'ils seraient enchantés de payer cette prime pour notre blé de Dakota-Nord s'ils pouvaient s'en procurer de toute pureté. Par l'établissement d'entrepôts ou de têtes de ligne d'Etat, notre population pourrait s'épargner à elle-même non seulement cette prime qui s'élève à environ $3,400,000, mais aussi la déduction, laquelle, sur le blé et le lin, représente chaque année une valeur d'environ $1,350,000, et aussi les commissions et autres charges s'élevant chaque année à environ $750,000. Il est un autre chapitre des pertes qui devrait être pris en considération: c'est la perte sur les pesées, laquelle est de fréquente occurrence et est difficile à estimer, mais qui s'élève sans doute à un chiffre fort élevé.

D'après les méthodes actuelles, dans un grand nombre de cas, notre blé perd un peu de sa qualité et quelquefois deux points, aux têtes de ligne du Minnesota, à cause du dockage qu'il contient. En possédant nos propres têtes de ligne, pour mettre ce blé en état, nous pourrons sauver ces points de la qualité et épargner ainsi au producteur de grain de notre Etat environ $5,500,000 par année de primes de déduction, de pertes sur les qualités et sur les pesées, de commissions et d'autres charges de tête de ligne.

Ceci, vous vous en rendez compte, n'implique pas les pertes que souffrent nos fermiers chez eux, mais seulement celles qu'ils souffrent aux têtes de ligne ou aux endroits de vente.

Plus loin le rapport dit encore:—

La perte que nos producteurs de grain subissent chaque année par le fait des méthodes actuelles de manutention, s'élèverait à environ $2,325,000. Cette perte que subissent nos producteurs de grain suffirait à construire ou à acheter mille élévateurs locaux complètement outillés et à procurer à Minneapolis et à Duluth ou Supérieur des entrepôts de tête de ligne d'une capacité de cinq millions de boisseaux chacun. Une autre bonne raison qui ferait que ce système serait d'un grand avantage à nos producteurs de grain est celle-ci: que si, pour quelques causes, ou à quelques époques au cours de l'année, le grain baisse de prix et le producteur ne désire pas le vendre et qu'il a cependant besoin d'argent pour faire face à ses frais courants, il pourrait expédier son grain à notre entrepôt d'Etat, l'y emmagasiner et recevoir un certificat d'Etat qu'il pourrait employer comme garantie pour des emprunts à un taux d'intérêt très raisonnable. Comme il n'y a pas de garantie meilleure qu'un récépissé d'entrepôt, surtout lorsqu'il

est émis par l'Etat, on peut parfois se procurer de l'argent à 3 pour 100 d'intérêt et se procurer un montant équivalent à quatre-vingt-dix pour cent de la valeur du grain sur le récépissé de l'entrepôt d'Etat.

M. T. B. McManus, de Duluth, qui fut pendant cinq ans membre de la Commission des Appels pour le Minnesota et dont le terme est expiré le 31 juillet dernier, dit ce qui suit dans un article publié dans l'un des journaux de Duluth sur la situation de l'expédition du grain, à Duluth:

> L'inspecteur en chef exige toujours une inspection sévère du grain qui arrive, mais il n'est pas aussi sévère sur la production du grain expédié. Il permet à du grain d'être expédié comme du n° 1 du Nord quand ce grain ne serait pas classé plus que du n° 2 du Nord s'il venait de la campagne, et il permet de même que du grain soit expédié comme étant commercialement net, cependant qu'il comporte de une livre à une livre et demie de déchet.

Plus loin il dit encore: -

> Prenons pour exemple le rapport annuel de l'inspecteur en chef pour l'exercice se terminant le 31 août 1909. A la page 20, nous trouvons que le nombre de wagons du blé de printemps inspectés à leur arrivée dans le port de Duluth et classés comme étant du blé Nos 1, 2, 3 et 4, rejetés et hors de cette classe s'élèverait à 42,800. A la page 22 du même rapport nous trouvons que 960 wagons ont été inspectés à leur départ de Duluth et que 46,762,602 boisseaux ont été inspectés à leur embarquement dans le vaisseau. Il n'est fait aucune mention de la qualité de ce blé. Ceci démontre clairement qu'un pareil rapport ne permettrait aucune comparaison et par conséquent on l'a retiré. Pareil rapport ne serait accepté par aucune compagnie ou corporation de son gérant; mais la population de Minnesota accepte cette espèce de rapport de l'inspecteur en chef pendant plusieurs années et sans se plaindre.
>
> J'ai été dernièrement à Duluth pour me renseigner sur cette question, et les informations que je me suis procurées des marchands à commission et d'autres personnes de Duluth corroborent les déclarations de M. McManus, à savoir que, bien qu'on expédie du blé de qualité inférieure à Duluth, il y a rarement du grain expédié au-dessous du n° 2 du Nord. Laissez-moi vous faire remarquer ici que ces méthodes sont pratiquées sous l'empire d'un système comme celui que l'on a proposé d'établir aux têtes de ligne de Fort-Williams et de Port-Arthur, c'est-à-dire un élévateur de tête de ligne exploité sous la surveillance d'un bureau de commissaires.

Je crois, messieurs, que cela éclaire suffisamment l'état de choses qui existe à Duluth. Quant à notre inspection et ses résultats, l'Association des Grain Growers a depuis quelques années sollicité le gouvernement de la Puissance d'acquérir et d'exploiter les têtes de ligne à cause des méthodes présumées qui y étaient pratiquées. En 1908, lorsque la loi des grains était à l'étude, des délégués sont venus ici et ont demandé au gouvernement d'effectuer ce changement. Le gouvernement n'a pas voulu nous accorder ce changement, mais il nous a dit que nous pouvions surveiller les élévateurs de telle sorte qu'il serait impossible d'y laisser faire de la manipulation quelconque. On a mis ce système en pratique et on a nommé des inspecteurs et des surveillants qui étaient supposés voir que chaque chargement fût convenablement mis en compartiment, nettoyé et expédié. L'un des témoins qui a été entendu l'autre soir a déclaré qu'il y avait onze inspecteurs à son élévateur. Cela démontre que l'inspection ou la surveillance est naturellement une impossibilité matérielle. J'ai réitéré au ministre cette déclaration, il y a trois ans, qu'il est naturellement impossible de surveiller et d'inspecter les élévateurs de tête de ligne tant qu'ils seront exploités par des gens intéressés et qui peuvent retirer des bénéfices de la manipulation du grain. Un changement a été

effectué en 1908. Lors de la récolte de 1909, l'Association que je représente a fait des arrangements pour qu'il soit tenté une expérience de la manière dont notre grain arrivait sur le marché de Liverpool. Nous avons nommé un agent à Liverpool avec instruction de prélever un échantillon sur chaque chargement arrivant au port et d'envoyer un échantillon d'une livre à Winnipeg afin que l'on puisse en faire l'analyse. Il nous a envoyé à peu près quarante échantillons et j'ai un état de ces quarante échantillons avec le nom des steamers sur lesquels ils furent expédiés et la date à laquelle ils sont arrivés et prélevés, ainsi que la classe que le blé était censé avoir en arrivant à Liverpool. Nous avons fait examiner ce blé par M. Massey qui fut pendant cinq ans assistant en chef au bureau de M. Horn et nous avons le résultat de cet examen. Je ne prendrai pas le temps de lire ce rapport. Je vais vous le laisser. Dans tous les cas, à l'exception de quatre sur quarante, il y avait plus de un pour cent de saleté, sans compter les avoines sauvages qui s'y trouvaient. Il n'y avait pas d'appareil pour enlever les avoines sauvages des échantillons. Quelques-uns de ces échantillons contenaient quatre pour cent de saleté. Plusieurs des échantillons n'atteignaient pas la qualité marquée qu'ils étaient censé savoir. Prenons par exemple le chargement du steamer *Montfort,* au 18 octobre. Il était désigné du blé du Nord n° 1. Il contenait quatre pour cent de déchet avec des avoines sauvages et était du pauvre n° 1 du Nord. Sur le *Corinthian,* le 12 octobre, du blé dur n° 1 avait quatre pour cent de déchet et était du pauvre n° 1 du Nord. Le quatre janvier 1910, du n° 1 du Nord avait 3 pour cent de saleté et était du n° 2 du Nord à cause des avoines sauvages. La moyenne des quarante échantillons contenait 2 pour cent de saleté. Ces échantillons furent prélevés entre le 6 octobre et le 5 janvier 1910 et couvrait une période de trois mois. J'estime que cela est une bonne illustration de la manière dont notre grain arrive à Liverpool, et c'est une bonne illustration des pertes que nous subissons par le fait que le grain n'est pas expédié comme il est inspecté. Prenez une perte de 2 pour cent. Je prends pour exemple ce blé dur n° 1 qui contient quatre pour cent de déchet. Supposons qu'il vaut $1.20 ou deux cents la livre. Voyez ce que nous perdons sur un chargement de 8,000 boisseaux. Ce quatre pour cent ferait une perte de 320 piastres. Cela indique une déduction de $2\frac{4}{10}$ par boisseau. Au lieu d'avoir soixante livres de blé nous n'en aurions que $57\frac{1}{2}$ livres. Cela sert de base à l'expédition du blé de ce pays et le prix nous revient établi sur ses qualités dépréciées. Vous pouvez voir ainsi facilement que nous perdons un ou deux pour cent par boisseau de blé que nous récoltons dans l'Ouest. En réponse à une question de sir Richard Cartwright au gérant général de la *Maple Leaf Milling Company,* celui-ci a déclaré que chaque boisseau de blé récolté dans l'Ouest subissait une perte de un cent et demi par le fait de ces méthodes en pratique aux élévateurs de tête de ligne dans l'expédition de notre grain.

Maintenant, messieurs, je voudrais attirer votre attention sur ce point. Des conditions analogues existent à Duluth et à Fort-Williams, ou des conditions presque semblables, quant au grain qui sort des élévateurs. Quelle en est la raison? La raison en est que les mêmes hommes sont marchands de grain et entreposeurs et, à cause de cela et tant que cela ne sera pas séparé définitivement, il n'y aura pas de puissance humaine capable d'empêcher l'exercice de ces pratiques. Telles sont les considérations dont le gouvernement était saisi lorsqu'il élaborait ce bill. Il a inséré ces clauses non pas, comme on le dit, dans l'ignorance des faits. Si ce comité savait ce que le gouvernement sait, il n'y aurait aucune des difficultés qu'on rencontre pour faire adopter ce bill avec ces clauses. Le bill a été préparé par le ministre, et je sais positivement qu'il a été étudié trois ou quatre fois en conseil et que tous les ministres l'ont agréé. Il n'a pas été préparé à la hâte, mais on lui a donné une grande attention et il doit être étudié attentivement par ce comité. Je désire attirer votre attention sur un autre point; c'est un aspect qui n'a pas encore été envisagé et qui, je crois, devrait nous éclairer. On a beaucoup parlé des droits acquis. En ce qui nous con-

cerne, ces droits acquis devraient plutôt s'appeler des torts acquis. La loi de l'inspection définit comme suit un élévateur public de tête de ligne:—

> "Elévateur public de tête de ligne" signifie un élévateur public situé à un endroit désigné par le ministre comme étant une tête de ligne, où du grain s'emmagasine en un grenier et où le grain de différents propriétaires est réuni pour les seules fins de l'emmagasinage, et où le grain est emmagasiné de manière que l'identité des différents lots ou parties ne puisse se conserver avec exactitude, et où les opérations se font moyennant considération; et ce terme comprend aussi un entrepôt à grains du caractère ci-dessus défini, et situé à un pareil endroit".

Telle était l'intention du Parlement. Telle était l'intention du gouvernement. Telle est la loi actuelle, mais cela ne se trouve pas dans le bill. Je veux dire que ces clauses auxquelles on a objecté furent, à mon avis, insérées dans la loi à seule fin de donner la définition statutaire des élévateurs, et le gouvernement désire seulement se conformer à l'esprit de la loi des grains et à l'intention qu'avait le Parlement lorsque la loi des grains a été adoptée.

Maintenant, pour vous prouver que tel était le cas relativement à la British Elevator Company, on a raconté comment ces intérêts se sont fixés dans le pays. Je n'irai pas répéter cet historique. La question est celle-ci. Les représentants de la *Peavey Company* ont déclaré ici qu'ils ne concluraient pas leurs arrangements avec le *Canadian Northern Railway* maintenant, à moins d'avoir les têtes de ligne; et si je comprends bien, le Canadian-Northern voulait conclure des arrangements afin de se procurer dans le pays des entrepôts qui lui amèneraient du grain pour les têtes de ligne. On a constitué cette organisation, la *British American Elevator Company*, et on a commencé les opérations dans l'intérieur. Le gouvernement, par ses représentants, refusa d'accorder à la compagnie une patente pour exploiter une tête de ligne; mais il lui a dit: "Votre charte a été accordée pour acheter et pour vendre du grain et vous ne pouvez pas emmagasiner du grain dans un élévateur de tête de ligne". Ainsi, dans ce cas, on s'est conformé à l'intention du gouvernement en adoptant la loi. La *British American Elevator Company* ne pouvait pas, aux termes de la loi, faire des opérations de commerçants et d'entreposeurs de grain. Le gouvernement ne l'aurait pas permis. Afin de contourner la difficulté, on a constitué une autre compagnie qui s'est appelée la *Port Arthur Elevator Company*. Les mêmes personnes sont venues ici, auprès de ce comité, et ont dit qu'elles possédaient et exploitaient la *British American Elevator Company* ainsi que les élévateurs de la région et les élévateurs de tête de ligne ou la *Port Arthur Elevator Company*. C'était manifestement éluder la loi, violer le statut. Pouvaient-ils se présenter dans de pareilles conditions et invoquer les droits acquis? Comme je l'ai dit, le gouvernement s'est rendu compte de la situation et, afin de la rectifier et afin qu'il ne pût y avoir de connection entre les deux, comme on se proposait de le faire au début et comme on se propose de le faire, il a inséré ces clauses dans le nouveau bill. Maintenant, allons plus loin dans l'étude de cette question des droits acquis, en tant qu'il s'agit de la *British American Elevator Company* ou de la *Peavey Company*, et voyons quels sont leurs droits acquis dans les élévateurs de tête de ligne? Il a été déclaré que ces compagnies ont un capital de $200,000. Elles ont un bail de l'élévateur du Canadian-Northern. C'est le seul droit acquis que je leur vois. Elles n'ont aucun actif déterminé et aucun placement qu'elles ne peuvent reprendre d'un moment à l'autre. Le seul engagement qu'elles aient, c'est ce bail, et ce même engagement s'applique à l'élévateur du *Grand Trunk Pacific Elevator*. De sorte que si ce bill est mis en vigueur avec ces clauses qui devraient y être laissées, tout ce que les compagnies ont à faire, c'est d'abandonner ce bail; elles peuvent continuer les opérations de la *British American Elevator Company* exactement comme elles le font maintenant. Les inté-

rêts de la *British American Elevator Company* ne sont aucunement affectés. Le grain est dans la région et elles peuvent se le procurer comme elles le font maintenant. La seule manière dont leurs intérêts pourraient être affectés, serait que ces compagnies fussent privées de ce qu'elles ont obtenu en éludant la loi. Je désire ajouter que je ne vois pas d'inconvénients pour elles à ce qu'elles aient fait le placement qu'elles ont fait. Ce placement peut être déplacé tant qu'elles le voudront. Il est un autre point: le dépôt des témoignages relativement à ces deux clauses nous a fait dépenser plusieurs jours. D'un côté se trouvent les intérêts des producteurs et des minotiers, de l'autre côté, pour objecter à ces clauses, vous n'avez que l'intérêt des élévateurs de tête de ligne et des chemins de fer. Or, notez ceci: les deux classes qui sont intéressées d'une façon vitale sont celles des gens qui produisent le grain et des gens qui le consomment. Les autres intéressés se placent entre ces deux classes, et je crois qu'il est du devoir du Parlement de voir que ces messieurs n'obtiennent pas d'avantages injustes sur le producteur ou sur le consommateur. Ils disent ouvertement qu'ils sont ici pour faire des bénéfices et de l'argent. Ils n'ont pas d'autres intérêts. Ils disent: " Si vous mettez l'embargo sur nos opérations et si vous faites ceci ou cela, nous ferons autre chose, nous détournerons le grain vers Duluth ". Ils ne participent pas à l'intérêt canadien. Les producteurs de grain y participent, de même que les meuniers; et je crois qu'à cet égard ce sont ceux-là dont les intérêts doivent être défendus et sauvegardés.

Une autre question à laquelle M. Maharg fait allusion, c'est la tendance à établir un monopole de l'industrie du grain dans l'Ouest canadien. Lorsque les capitaux de Douglas se sont assuré la direction de la *Northern Elevator Company,* il y a un an ou dix-huit mois, le *Monetary Times* fit cette déclaration: Qu'il y avait deux intéressés dans l'industrie du grain de l'Ouest canadien, les grands intérêts meuniers et les intérêts de la Peavey. C'est exactement la situation d'aujourd'hui. M. Maharg a fait voir que la Peavey et ses co-associés éloignent de l'industrie les indépendants qui tâchent de s'occuper du commerce du grain dans l'Ouest canadien. Tant qu'ils ont les élévateurs de tête de ligne en dépendance des élévateurs de l'intérieur, aucune autre association d'intéressés ne peut lutter contre eux; ils les jettent simplement de côté. Ils vous ont indiqué, fort innocemment sans doute, un de leurs moyens de mettre de côté les concurrents, et c'est dans l'établissement des qualités. L'organisation des fermiers ne se compose que d'amateurs dans l'industrie du grain. Cette année, ils ont acheté du blé sur la rue; ils ont commencé à trente ou trente-cinq points dans la manutention du grain; et lorsque je suis parti on faisait des calculs et l'on calculait que nous devions quatre pour cent et même cinq sur nos qualités. Ces messieurs disent qu'ils perdent vingt-quatre pour cent. Pourquoi cela, puisque ce sont des commerçants de blé expérimentés? La raison est simple. Ils font de la concurrence pour éloigner les concurrents et ils subissent de grosses pertes sur les qualités afin d'empêcher le grain d'arriver aux élévateurs des fermiers.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Ils doivent avoir payé un peu plus aux fermiers?—R. Nous ne nous plaignons pas de cela, mais nous nous plaignons de l'intention qu'ils ont de faire disparaître la concurrence; et alors qu'arrive-t-il?

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous ne croyez pas que la chose soit faite dans un bon esprit?—R. Non. Par mon expérience dans le commerce du grain je ne crois pas que le commerçant de grain expérimenté, qui achète du blé dans l'Ouest et qui perde vingt-quatre pour cent sur la qualité, exerce une opération légitime; si ce n'est pas cela, c'est qu'il ne connaît rien à son affaire. Je ne sais pas si je dois parler du mélange, bien qu'on en ait parlé beaucoup. Cet après-midi, le juge Phippen a parlé d'un marché sur échantillons, et

si sa connaissance de la loi est aussi compliquée que sa connaissance du marché sur échantillon et du mélange du grain, je ne voudrais pas être son client. Je pourrais cependant faire quelques remarques sur le mélange. Le mélange est permis à Minneapolis et à Duluth. La Commission constituée par l'Etat du Dakota a dit que, par le fait du mélange, la valeur du blé à Duluth est réduite de cinq à huit cents par boisseau. Je ne pense pas qu'il y ait actuellement du blé de Duluth qui soit expédié à Liverpool. Il y a dix ans, le blé de Duluth valait plus à Liverpool que le blé du Manitoba. J'ai suivi de très près les rapports du marché de Liverpool durant sept ou huit ans. La valeur relative de ces deux blés a diminué grandement; et les derniers rapports sur le blé de Duluth qui se vend au comptant à Liverpool attestent que le prix du blé du Nord n° 1 de Duluth est le même que celui du blé n° 3 du Nord du Manitoba. Cela montre l'effet du mélange. Ce que je veux démontrer est ceci: si ces messieurs peuvent mélanger le blé du Dakota à Duluth de façon à réduire à Liverpool sa valeur et jusqu'à le ramener au n° 3 du Nord, jusqu'où rameneront-ils la valeur du blé n° 1 du Nord du Manitoba si on leur permet de faire librement du mélange à Port-Arthur?

Par l'honorable M. Watson:

Q. Pouvez-vous nous dire quelque chose sur la valeur relative, pour les producteurs de blé dans le Dakota et le Manitoba, du blé d'exportation?—R. Je ne puis vous donner la valeur exacte et relative du blé d'exportation, mais je puis vous donner la valeur relative du blé pour le producteur du Manitoba et du Dakota.

Q. Cette valeur est-elle plus basse ou plus élevée du côté américain que du côté canadien?—R. D'un bon degré plus élevée. Je croyais avoir en ma possession ces valeurs relatives mais je m'aperçois que je ne les ai pas.

Par l'honorable M. Young:

Q. Voudriez-vous fournir une copie de cet état à M. le président?—R. Oui, je lui en fournirai une copie.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Le fermier a dix pour cent de plus par boisseau du côté américain que le fermier du Manitoba, pour la même qualité?—R. La moyenne...

Par l'honorable M. Watson:

Q. Et il obtient moins à Liverpool après le mélange?—R. La moyenne de ce que le fermier obtenait à Minneapolis de plus qu'à Fort-William, durant toute l'année, était de 12 cents et une fraction. Il existe une ligne de frontière idéale, et du côté sud de cette frontière le fermier obtient de 10 à 15 cents de plus. Il est très difficile de s'arrêter au prix exact du marché en ces endroits. Mais il y a une différence de 10 à 15 cents par boisseau du côté sud de la ligne.

Par l'honorable M. Young:

Q. Cela varie?—R. Oui, quelquefois.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Est-ce que cela ne pourrait pas être déterminé par le tarif douanier?

M. le Président.

Q. Quelles sont les raisons des différences que vous indiquez?—R. Je ne puis que vous donner mon opinion sur la question, et je suis libre de vous la donner. Les blés du printemps du Dakota et du Manitoba sont les seuls blés durs qui se produisent sur

le continent américain, et les meuniers en ont besoin pour le mêler à du blé plus mou. Durant ces dernières années les Dakotas n'ont pas produit un surplus de blé dur, et les meuniers des Etats-Unis recherchent ce blé dur pour le mélanger avec des blés plus mous, c'est-à-dire que les meuniers des Etats de l'Est rivalisent avec ceux de Minnéapolis pour se procurer du blé dur et font ainsi élever le prix.

Par l'honorable M. Young:

Q. En mettant une prime sur l'exportation?—R. Oui.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Qu'est-ce qu'ils ont à payer pour avoir notre blé là-bas?—R. Vingt-cinq cents par boisseaux.

Q. N'est-ce pas là la raison pour laquelle le prix du blé est plus élevé du côté américain, parce qu'il a à payer le prix canadien plus le droit de douane?—R. Pas tout à fait.

Q. Est-ce que le fait de payer le droit de douane ne constitue pas, pour l'importateur américain du blé canadien, une raison pour élever le prix sur le territoire américain?—R. C'est une raison.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Ils n'importent pas notre blé?—R. Oui.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Dites-vous que le blé dur du Dakota est à peu près épuisé?—R. Non.

Q. Dans une grande mesure?—R. Non.

Q. Vient-on sur le territoire canadien pour se procurer du blé dur?—R. Non.

Q. Importe-t-on notre blé du Canada sur le territoire américain?—R. Non, si ce n'est en entrepôt.

Q. Alors ils le moulent?—R. Oui.

Q. S'ils le mettent sur le marché, ils payent les droits?—R. Oui.

Q. En dehors du blé canadien moulu sur le territoire américain, il n'y a pas de blé canadien mis sur le marché américain?—R. Pour consommation domestique?

Q. Pour quelques fins que ce soit?—R. Oui, c'est exact—pas sur le marché américain.

Q. Aucun, ni d'aucune espèce?—R. Non, pas à ma connaissance. Lorsque le droit sera supprimé, nous l'y enverrons.

Par M. le Président:

Q. Le blé est expédié sur le marché américain à l'entrepôt et il est moulu dans le transit?—R. Oui, dans une certaine mesure. Je ne crois pas que la chose se soit largement faite dernièrement, mais on a le privilège de le faire. Le meunier américain peut importer du blé canadien et en exporter le produit. Je crois qu'alors il lui est rendu 99 pour 100 du droit douanier.

Q. Peuvent-ils faire du mélange dans les opérations de minoterie?—R. Je ne sais. Je pense qu'ils le peuvent.

Q. D'après la loi?—R. Non, pas d'après la loi.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Voulez-vous expliquer, pour notre information, le *modus operandi* suivi par les inspecteurs dans l'expédition du blé des têtes de ligne. Si je comprends bien, le blé est inspecté aux têtes de ligne?—R. Oui.

Q. Voudriez-vous énoncer, dans vos propres termes, le *modus operandi* pratiqué relativement à l'expédition du blé aux têtes de ligne et des têtes de ligne?—R. Chaque wagon est censé être chargé à Winnipeg, et de là il est envoyé aux têtes de ligne et censément mis dans un compartiment d'après sa qualité.

Q. Il est expédié sous la surveillance d'un inspecteur du gouvernement?—R. Oui.

Q. Expliquez, dans chacun de ses détails, les différentes phases officielles prescrites par la loi durant la manutention de ce grain, depuis le moment de son inspection à Winnipeg jusqu'au moment de son expédition. Nous l'avons vu inspecté et envoyé à Port-Arthur. Partez de là?—R. Lorsqu'un chargement arrive aux têtes de ligne, il y est déchargé. Il est ensuite monté au faîte de l'élévateur et pesé; il est censé se trouver un inspecteur du gouvernement pour surveiller le pesage; ensuite le grain est placé dans son compartiment et enfin il est pesé à la sortie, au moment de son expédition.

Q. Chacune de ces opérations de l'élévateur se fait sous la surveillance du gouvernement, sous l'œil et d'après les instructions d'un inspecteur du gouvernement?—R. Cela est censé se faire ainsi.

Q. Qu'est-ce qui se fait lorsque le grain est expédié?—R. La même chose.

Q. Il est expédié sous la surveillance d'un inspecteur du gouvernement?—R. Oui.

Q. Et pesé?—R. Oui.

Q. Et on émet un certificat d'inspection?—R. Oui.

Q. Ce certificat a rapport à la nature du grain du compartiment d'où il est expédié?—R. Oui.

Q. Et des échantillons sont prélevés?—R. Oui.

Q. S'il s'élève quelques contestations touchant à des différences entre les qualités du grain expédié et celles du grain de ce compartiment particulier, on a recours à un contrôle ou un appel?—R. Je ne comprends pas bien la question.

Q. Si l'exportateur conteste que le grain expédié n'est pas de la même qualité que celle du grain qui a été mis dans son compartiment, il a le droit, n'est-ce pas, de réclamer un contrôle?—R. Oui, après que ce chargement particulier a été reçu par l'expéditeur.

Q. Mais, lorsqu'il en prend possession?—R. Lorsqu'il entre en possession de ce chargement particulier; mais vous devez comprendre que ce chargement particulier peut être envoyé à un port, sur les lacs. Il y est déchargé et l'élévateur de tête de ligne de l'endroit mélange ce grain avec du grain semblable.

Q. Mais laissez-nous nous assurer que l'intégrité du grain n'a pas été perdue, que c'est bien ce même grain sorti de ce compartiment particulier et qu'il a été classé à une qualité particulière. Si l'exportateur n'est pas content, s'il trouve que ce grain ne répond pas à la qualité à laquelle il a été classé lorsqu'il a été reçu, il a droit à un contrôle, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Dois-je comprendre que ce contrôle est un appel, ou est-ce un appel?—R. L'appel se fait à l'inspecteur.

Q. Une certaine manipulation est effectuée dans l'expédition de ce grain?—R. Oui.

Q. Et c'est là où surgit la difficulté en ce que la qualité du grain diffère de la qualité du grain reçu à l'élévateur?—R. Oui.

Q. Me fais-je bien comprendre?—R. Oui.

Q. Il faut donc en premier lieu, que l'une des deux autorités ou que les deux se soient liguées pour faire disparaître l'intégrité de ce grain?—R. Pas nécessairement.

Q. Alors dites-moi ce qui en est?—R. Il est assez facile que le grain soit manipulé sans que l'inspecteur du gouvernement en ait connaissance; il peut détourner la tête pendant une ou deux minutes et la chose se fait.

Q. S'il détourne la tête en connaissance de cause, il participe à la fraude?—R. Supposons qu'il la détourne sans connaissance de cause.

Q. Je suppose un cas où l'inspecteur détourne la tête en connaissance de cause?—R. Cela serait de la fraude si l'inspecteur agissait en connaissance de cause. En man-

quant à son devoir, un inspecteur peut favoriser la fraude et même être seul responsable de la fraude. S'il s'en sent disposé il peut évidemment favoriser la fraude.

Q. A qui la fraude bénéficierait-elle?—R. Elle bénéficierait au propriétaire de l'élévateur.

Q. Expliquez comment la chose se produit?—R. S'il peut faire en sorte d'expédier du grain d'une qualité supérieure à celui qu'il reçoit, ou s'il peut faire en sorte de produire quelques différences dans la pesée, une différence quelconque entre le grain qu'il expédie et celui qu'il reçoit.

Q. S'il a deux compartiments de grain et s'il peut expédier du grain d'une qualité supérieure au grain qu'il a dans ces deux compartiments, alors il réalise un bénéfice?—R. Oui.

Q. Certainement, c'est là que le bénéfice se réalise?—R. Oui.

Q. Entre l'entreposeur de l'élévateur et l'expédition au dehors?—R. Oui.

Q. Je reviens à l'exemple que vous avez donné: Vous avez dit, il y a quelques minutes, qu'un fermier vous avait fait comprendre la situation en disant que la fraude qui avait été commise ressemblait beaucoup à ceci: "Un homme expédie un sac de blé attaché de Winnipeg, et ce sac arrive à l'élévateur de tête de ligne à Fort-William. Il est destiné à Liverpool. Ce sac est ouvert à l'élévateur, mis ensuite dans un compartiment, rattaché de nouveau et expédié à Liverpool"?—R. Oui.

Q. Le grain dans ce cas est mis dans le compartiment d'un autre grain et expédié à Liverpool?—R. Oui.

Q. La qualité de ce grain arrivant à Liverpool n'est pas aussi élevée que lorsque le grain quittait Winnipeg. Est-ce là ce dont vous avez à vous plaindre?—R. C'est là une de nos plaintes.

Q. Dites qui a profité de cela?—R. L'entreposeur.

Q. Avec qui a-t-il partagé son profit?—R. Avec personne.

Q. Comment cela; il n'était pas propriétaire de ce grain?—R. Non.

Q. Il n'avait aucun intérêt dans ce grain?—R. Non.

Q. Cependant il en a profité?—R. Oui.

Q. Comment cela?—R. S'il prend une partie du bon blé de ce sac et qu'il la remplace par du mauvais blé, il fait la différence entre la valeur du bon et du mauvais blé.

Q. Voulez-vous me dire comment cette pratique sera empêchée si ces deux clauses sont mises en vigueur? Vous avez énoncé exactement le *Modus Operandi* qui serait suivi par l'entreposeur de tête de ligne bien que n'ayant aucune communication avec les élévateurs régionaux, n'est-ce pas?—R. Oui.

Q. Pour la seule raison qu'il est entreposeur de ce grain?—R. Il n'est pas commerçant de ce grain.

Q. Il se tient du côté de l'exportateur et il abaisse la qualité du grain?—R. Il ne peut pas se tenir du côté de l'exportateur parce qu'il achète une quantité du blé n° 1 du Nord et que le seul intérêt qu'il a à ce grain est de se procurer du blé n° 1 du Nord.

Q. Vous nous avez dit que la manipulation avait lieu à l'endroit d'où le grain est exporté, entre les parties intéressées, et après qu'il a été envoyé à l'entreposeur?—R. Non, vous embrouillez les choses.

Q. Non, je ne m'embrouille pas. Laissez-moi vous poser une question. Avez-vous déjà été employé aux têtes de ligne?—R. Non, monsieur.

Q. Etes-vous familier, de quelque manière, avec les opérations de tête de ligne?—R. Je ne les ai vues que quelquefois.

Q. Quelle serait la capacité des plus grands compartiments?—R. De cinquante à soixante-quinze milles, peut-être de 100,000 boisseaux.

Q. Je suppose que vous appréciez complètement la loi des moyennes. Voulez-vous me dire où se trouve la ligne de démarcation entre la qualité n° 1 et la qualité n° 2? Cette ligne se représenterait-elle par 1·99?—R. Cela devient de la qualité n° 2 lorsque cela ne répond pas aux spécifications du n° 1.

Q. Il y a des degrés dans la qualité n° 1?—R. Oui.

Q. Combien de degrés diriez-vous qu'il y a entre le n° 1 et le n° 2?—R. Vous pouvez y mettre autant de degrés que vous voulez.

Q. Nous avons entendu M. Phippen expliquer cela?—R. Je ne crois pas que M. Phippen connaisse grand'chose là-dessus.

Q. Il y a de la différence dans la qualité n° 1?—R. Oui, il y a un minimum et un maximum.

Q. Conséquemment, dans un compartiment contenant 100,000 boisseaux de blé, vous établiriez une moyenne entre le minimum et le maximum?—R. Oui, si le grain est convenablement mis en compartiment.

Q. Qui est responsable de la mise en compartiment?—R. Le surveillant du gouvernement.

Q. Voulez-vous me dire comment le grain est déterminé sur le marché, n'est-ce pas sur le minimum de la qualité plutôt que sur son maximum?—R. Mon opinion est que, sur le marché anglais, le prix est déterminé sur la qualité du grain lorsqu'il arrive sur le marché.

Q. N'est-ce pas un fait bien établi que, sur tous les marchés du monde, le prix est déterminé d'après le minimum d'une qualité particulière?—R. Il ne s'ensuit pas nécessairement.

Q. Savez-vous s'il en est ainsi ou non?—R. Je sais positivement qu'un échantillon du blé n° 1 contenant quatre pour cent de saleté n'est pas une valeur commerciale aussi élevée que du grain dur n° 1 qui est absolument net. Supposez que j'aille vendre à Liverpool 100,000 boisseaux de blé n° 1 et que je demande un prix. On me dit que le prix est établi sur le minimum de la qualité, j'ai donc un prix pour cette qualité particulière?—R. Oui.

Q. Et l'acheteur bénéficie de tout ce que je lui livre au-dessus du minimum de la qualité?—R. Oui.

Q. C'est exact?—R. Oui, c'est exact.

Q. Alors, si le minimum de la qualité arrive sur ce marché, voulez-vous me dire comment le fermier ou quelqu'un d'autre en est affecté?—R. Si votre qualité atteint la moyenne, c'est la moyenne qui devrait déterminer le prix, et non pas le minimum.

Q. Vous n'avez rien à dire à cela; les marchés du monde ont établi des règles bien connues pour le commerce, et je comprends que c'est une loi fixe et que c'est aux marchés du monde que nous avons affaire. Savez-vous quelque chose des opérations des marchés de Liverpool?—R. Oui.

Q. Avez-vous jamais expédié du grain vous-même?—R. Pas personnellement.

Q. Si je suis bien informé que le prix est déterminé sur le maximum de la qualité, voulez-vous me dire comment le fermier ou le commerçant est lésé en n'obtenant pas plus que le minimum de la qualité?—R. Vous abordez une question qui demande des explications. Notre blé est d'abord vendu pour le marché futur, en second lieu sur un marché partiel, en troisième lieu au comptant.

Q. Si les abus dont vous parlez avaient existé, j'imagine qu'il y aurait eu nombre de demandes de contrôle ou d'appel à l'élévateur de tête de ligne. On me dit que les Ogilvies ont manutentionné plus de 100,000,000 de boisseaux. En chaque cas les échantillons sont analysés au laboratoire et je suis informé qu'ils n'ont jamais donné lieu à un appel ou à un contrôle?—R. Combien de temps ont-ils mis pour manutentionner ces 100,000,000 de boisseaux?

Q. Pendant une période de plusieurs années.—R. Les Ogilvies possèdent leur propropre tête de ligne?

Q. Je parle du grain expédié de leur propre élévateur de tête de ligne.—R. Ils n'ont pas manutentionné 100,000,000 de boisseaux.

Q. Qu'auriez-vous à dire s'ils avaient manutentionné cette quantité de blé dans le cours de leurs opérations, en envoyant des échantillons pour chaque cas à leur laboratoire, et sans demander de contrôle ni d'appel. Cela ne serait-il pas un très haut témoi-

gnage en faveur de l'administration des têtes de ligne?—R. Je ne crois pas que cela soit réellement arrivé.

Q. Laissez-nous croire que cela est arrivé? Ne serait-ce pas là un puissant témoignage en faveur de l'administration des élévateurs de tête de ligne?—R. Si cela est arrivé et qu'ils disent qu'ils n'ont rien fait de répréhensible, pourquoi ne viennent-ils pas, ne citent-ils pas des faits?

Q. Je cite un fait, et je vous demande si une firme aussi recommandable et aussi puissante que celle des Ogilvies a manutentionné cette qualité de grain, analysant tous les échantillons, sans demander de contrôle et sans faire d'appel, si cela n'est pas un puissant témoignage en faveur de l'administration des élévateurs de tête de ligne?—R. Je n'estime pas......

Q. Répondez à ma question?—R. Non, pas chez les Ogilvies.

Q. Pour quelle raison?—R. Parce que les Ogilvies et les autres intéressés dans l'élévateur de tête de ligne sont identiques, et que les uns ne vont pas dire ou faire quelque chose qui pourrait nuire aux autres.

Q. C'est là votre réponse?—R. Oui.

Q. Alors on ne peut s'appuyer sur leurs déclarations?—R. Je ne dirai rien sur ce sujet, et vous pouvez en prendre ce que bon vous semblera.

Q. Leurs intérêts sont identiques à ceux des autres?—R. Oui, en tant qu'il s'agit des élévateurs de tête de ligne. Personne dans le pays n'est plus intéressé que la Ogilvie Milling Company à maintenir le système actuel, et elle ne fera rien qui puisse intervenir dans ce système.

Q. Si des têtes de ligne d'Etat doivent être établies en Canada, voulez-vous dire quelle mesure de prévention pourrait être adoptée par les intéressés, dans le commerce du grain, pour empêcher toute collusion de se pratiquer entre les fonctionnaires du gouvernement et les personnes possédant des intérêts dans les élévateurs?—R. Quel genre de collusion?

Q. Si le gouvernement était propriétaire des élévateurs, les élévateurs seraient pourvus de fonctionnaires du gouvernement?—R. Oui.

Q. Voulez-vous me dire comment le public du dehors pourrait prévenir les fraudes ou la collusion entre les fonctionnaires du gouvernement et les personnes susceptibles d'être intéressées dans le mélange du grain?—R. Il n'y aurait personne d'intéressé dans la manipulation du grain si les élévateurs étaient exploités par le gouvernement.

Q. N'y aurait-il personne d'intéressé à détourner le grain dans la mise en compartiment et à s'entendre avec le courtier de l'extérieur ?—R. Non, le courtier n'a pas d'avantage à y trouver.

Q. Même en lui expédiant du grain d'une autre qualité?—R. Non, si le courtier ou l'exportateur achète une certaine qualité de grain du Nord, il aurait ce qu'il aurait acheté.

Q. Supposez qu'il ait acheté une quantité de grain n° 2 et qu'il fasse en sorte que les fonctionnaires du gouvernement lui fassent une expédition de grain n° 1, qui est-ce qui peut prévenir cela?—R. Son supérieur.

Q. Et qui est-ce qui surveillera l'officier supérieur?—R. L'autre supérieur.

Q. Et nous allons ainsi jusqu'à la tête?—R. Oui.

Q. C'est votre réponse?—R. Oui, et vous pouvez ainsi aller jusqu'au ministre si l'officier ne fait pas son devoir.

Q. Il n'y a aucune manière de prévenir cela ?—R. Oui, il y en a.

Q. Supposez que vous empêchiez un opérateur d'élévateur de tête de ligne de faire des opérations d'élévateur régional; il devient simplement entreposeur ou exportateur; il se procure disons 100,000 boisseaux de blé n° 2 et il dit à l'opérateur de l'élévateur de tête de ligne et au fonctionnaire du gouvernement qui peut être en charge: "Je vais partager le bénéfice et je veux que vous me donniez du n° 1". N'est-il pas possible que cela arrive?—R. Oui, exactement, comme il est possible qu'un homme en tue un autre; tout ce que vous avez à faire, c'est de le pendre.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Prenez un élévateur de tête de ligne exploité par des gens qui ont une série de 230 élévateurs régionaux, comme le cas a été mentionné hier; lorsque ces gens achètent du grain et l'expédient à l'élévateur de tête de ligne, c'est leur propre grain qu'ils expédient?—R. Oui.

Q. Maintenant, je suis l'exploiteur privé d'un petit élévateur où il y une série de petits élévateurs dans la région, et j'expédie mon grain à ce même élévateur?—R. Oui.

Q. Est-ce que le risque de faire mélanger et manipuler mon grain et de faire classer ses qualités n'est pas plus grand dans un élévateur comme celui que je cite que dans un autre où il ne se fait pas d'achat de grain ?—R. Certainement, parce que dans cet élévateur il y a de l'incitation à frauder.

Q. S'ils ont le grain et quelque chose à mélanger?—R. Oui; c'est évidemment l'idée d'un acheteur indépendant, en suposant qu'il fasse une mise en compartiment spéciale. Cela peut être possible dans le cas du commerce libre du grain, mais il n'est pas possible à un acheteur indépendant de se procurer un compartiment spécial dans un élévateur privé ou dans un élévateur exploité par un particulier. Aucun homme d'affaires ne courrait ce risque s'il pouvait compter sur un élévateur possédé par le gouvernement ou sur un entrepôt régulier où il n'aurait pas à courir ce danger.

Q. Supposez que j'exploite un élévateur dans la région et que j'en expédie différents chargements de blé qui seront classés juste au-dessous de la qualité n° 1 du Nord, mais qui auraient été reçus comme qualité n° 2 du Nord; ne serait-il pas possible, si l'inspecteur avait le dos tourné, de placer le chargement de façon que je reçoive une qualité inférieure et que l'élévateur retienne son grain de qualité supérieure ?—R. Oui, assez aisément.

Q. Si les gens de l'élévateur n'étaient pas surveillés en faisant la mise en compartiment, ils pourraient mettre toute la qualité supérieure dans un même compartiment; si ce grain était contrôlé à la sortie, le contrôle démontrerait du blé n° 2, et les gens de l'élévateur diraient que c'est la qualité reçue?—R. Le contrôle ne s'exerce pas d'une façon satisfaisante, et, en tant qu'il s'agit du blé d'exportation, il ne s'exerce pas du tout, parce qu'un exportateur d'Europe achète sur certificat, et il doit accepter le blé d'après le certificat, sans avoir aucun recours. L'idée que l'exportateur britannique peut se faire du contrôle de son blé n'est pas correcte.

Q. Ces messieurs prétendent que s'il ne leur est pas permis d'exploiter les élévateurs à l'intérieur, cela dépréciera la valeur de leur élévateur de tête de ligne et compromettrait leurs droits acquis. Mais laissez-moi vous demander, en supposant que par la suppression de ces clauses il leur soit permis de continuer leurs opérations, comme ils le font actuellement, si cela aurait pour effet de chasser les petits industriels qui possèdent des élévateurs un peu partout dans la région?—R. Cela aurait certainement cet effet, et le résultat final serait qu'il n'y aurait plus d'achat dans la région si ce n'est par les gens possédant des intérêts dans les élévateurs de tête de ligne. Je ne peux en arriver à d'autre conclusion que celle-ci.

Q. Cela rendrait pratiquement inutile les élévateurs de ces petits industriels ou diminuerait leur valeur?—R. Oui, cela reviendrait à la confiscation des élévateurs, si vous le voulez.

Q. Est-ce que ces petits propriétaires d'élévateurs par toute la région n'ont pas autant de droits de venir ici et de demander que cette législation soit adoptée pour protéger leurs droits acquis, que ces messieurs peuvent eux-mêmes le faire, et demander que ces clauses soient supprimées pour protéger leurs droits?—R. C'est évidemment mon opinion.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Au sujet des échantillons de grain prélevés sur certains chargements à Liverpool, ces échantillons ont été envoyés à Winnipeg?—R. Oui.

Q. Ils ont été inspectés par l'un des inspecteurs du grain?—R. Il n'est pas un inspecteur de grain maintenant, mais il l'était.

Q. C'est un homme compétent?—R. Oui.

Q. Les échantillons ont été comparés avec ceux prélevés de l'expédition à Port-Arthur?—R. Je ne vous comprends pas.

Q. Les échantillons revenus de Liverpool ont-ils été comparés avec les échantillons prélevés lors de l'expédition à Winnipeg, ou ont-ils été comparés avec les échantillons prélevés du chargement à Port-Arthur?—R. Ils n'ont pas été comparés. Ils ont été jugés d'après les spécifications de cette qualité à Winnipeg, établie par le gouvernement.

Q. Se fait-il quelque "écrémage" des qualités ou quelque abaissement des qualités entre Winnipeg et les expéditions du grain à Port-Arthur ?—R. Il doit.

Q. Je comprends qu'il y a certain intérêt à choisir le meilleur chargement entre Winnipeg et Port-Arthur?—R. Oui, il se pratique quelque chose de ce genre; mais nous ne nous en sommes pas occupés et nous ne pouvons pas nous en occuper. On a parlé de la Ogilvie Milling Company. On a découvert qu'on a envoyé d'autres chargements de blé, consignés à Fort-William, censément aux élévateurs du Canadian Pacific Railway, qui ont été détournés vers les têtes de ligne de la Ogilvie Milling Company. Le premier avertissement que j'en ai eu fut à la suite d'un chargement que j'ai fait expédier moi-même l'été dernier, et lorsque j'en ai reçu des nouvelles, c'était de la Ogilvie Milling Company. J'ai pris des renseignements et j'ai trouvé, par l'opération de l'organisation des fermiers, qu'il était de pratique que les chargements expédiés à Fort-William étaient envoyés à la Ogilvie Milling Company; et je me suis aussi rendu compte que ces chargements portaient une prime sur la qualité ou se recommandaient par une différence de qualité. J'ai questionné M. Lanigan, du Canadian Pacific Railway, à ce sujet, et il m'a répondu que si la chose se pratiquait, il n'en savait rien, et que si je pouvais lui donner le No. de mon chargement qui avait été détourné, il prendrait des informations. Je lui donnai ce N° en janvier, et reçus un accusé de réception à l'effet qu'il allait prendre des renseignements. Environ deux semaines plus tard, je reçus de lui une lettre déclarant qu'il avait fait une enquête sur ma plainte et qu'il était bien heureux de m'informer qu'il avait trouvé la cause de la difficulté, et que cette difficulté ne se répèterait plus. Voilà une des manières dont le bon blé est détourné de sa destination ; il peut y en avoir d'autres. Voici les lettres de M. Lanigan.

M. R. McKenzie, Esq.,
Secrétaire de la Manitoba Grain Grower's Ass.
Winnipeg.

19 janvier 1911.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre datée du dix-sept janvier, me rapportant le cas d'un chargement consigné à nos entrepôts de Fort-William et qui a été déchargé dans les élévateurs d'une compagnie privée.

Je vais faire une enquête et je vous dirai comment la chose s'est produite. Nos élévateurs de Fort-William sont des entrepôts publics de tête de ligne et nous désirons que les expéditeurs retirent tous les avantages des facilités que nous avons établies et que notre compagnie entretient pour leur profit.

Votre dévoué,

(Signé) W. B. LANIGAN.

30 janvier 1911.

M. R. McKENZIE, Esq.,

Secrétaire de la Manitoba Grain Grower's Ass.
Winnipeg.

CHER MONSIEUR,—En confirmation de ma lettre du 19 janvier, je suis heureux de pouvoir dire que j'ai trouvé la cause de la difficulté qui est survenue de ce qu'un chargement consigné à nos élévateurs de Fort-William avait été déchargé dans les élévateurs des Ogilvies, et que j'ai pris des mesures pour empêcher que cette pratique se continue. Je ne crois pas que vous ayiez de nouvelles difficultés.

(Signé) W. B. LANIGAN,

Assistant-gérant du transport des marchandises.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Je veux revenir sur ces analyses. Pourquoi n'avez-vous pas prélevé des échantillons du grain en question, lorsque ce blé était expédié des têtes de ligne de Port-Arthur et de Fort-William, au lieu d'attendre pour prélever des échantillons à Liverpool?—R. Nous avons prélevé des échantillons de cette manière parce que nous avons pensé que c'était le meilleur moyen de voir en quel état le grain arrivait à Liverpool.

Q. Vous ne connaissez rien personnellement de la manipulation qui a pu se produire lorsque le blé a été envoyé sur le bateau ou lorsqu'il est arrivé à Liverpool?—R. Non.

Q. Alors vous supposez que le blé était dans le même état qu'au moment de quitter l'élévateur de tête de ligne ; pourquoi alors avez-vous prélévé des échantillons à l'élévateur de tête de ligne plutôt que d'attendre que le blé ait atteint Liverpool?—R. Nous étions plus intéressés de savoir en quel état le grain arrivait à Liverpool.

Q. Il n'y avait pas de preuves sur la manière dont le blé quittait les têtes de ligne?—R. Non, mais il est évident que nos blés étaient manipulés.

Par l'honorable M. Young:

Q. Au sujet de l'analyse de ces échantillons provenant de Liverpool, je suppose que votre agent prélevait les échantillons à bord des vaisseaux arrivant avec des chargements de blé canadien?—R. Oui.

Q. Quel trajet ce blé suivait-il depuis l'Ouest canadien jusqu'à Liverpool?—R. Je ne saurais vous dire.

Q. Par Buffalo?—R. Je ne sais pas, nous prenons simplement le nom du vaisseau.

Q. Et naturellement vous ne pouvez pas dire, et votre agent ne peut pas dire où ce blé a été chargé et quand il a été chargé?—R. Non.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Le blé a été transbordé des bateaux qui font le service des lacs aux vaisseaux de transport océanique?—R. Oui.

Par l'honorable M. Young:

Q. Je voudrais en venir à ceci: d'abord, êtes-vous certain que les qualités qu'on vous a représentées, à vous ou à vos agents, étaient bien les qualités d'après lesquelles le grain a été manutentionné? Par exemple, un homme dit: "Ceci est du Nord n° 1 ou n° 2", selon le cas; êtes-vous certain que ces classements ne seront pas contestés de l'autre côté de l'eau?—R. D'après moi, je suis certain que l'homme savait ce qu'il faisait.

Q. Vous ne savez pas par quelles voies ce grain atteint Liverpool après avoir quitté le territoire canadien?R.—Non.

Q. Il est possible que ce grain n'ait pas voyagé par les voies canadiennes, ou il est possible qu'il ait quitté Fort-William en divers chargements de bateaux et à différentes époques et qu'il ait été transporté aux élévateurs de transbordement dans les ports de la baie? Une certaine partie du grain peut avoir été expédié de cette façon? —R. Sans doute.

Q. Ce grain serait transporté aux élévateurs de transbordement et expédié de la manière requise par les commandes, ou il peut avoir changé de propriétaire et avoir été enlevé?—R. Sans doute, le grain arrive à la mer de différentes manières.

Q. Ce que j'essayais, c'était de prendre ici ces messieurs en faute. Je suppose que vous n'avez pas la plus grande confiance en eux, et que vous les prenez ici en défaut avec cette opération particulière; et vous me demandez, parce qu'une pareille chose s'est produite à Liverpool dans le cas de ces chargements particuliers, d'en faire porter toute la responsabilité sur les têtes de ligne de Fort-William et Port-Arthur?—R. Il me semble qu'elles doivent être coupables autant que personne. Je vais vous dire une chose; les graines qui se trouvaient dans le blé étaient des graines du Manitoba.

Q. L'exemple du sac, alors, monsieur McKenzie, n'est pas absolument exact, lorsque vous dites que le sac est détaché aux élévateurs de tête de ligne de Fort-William; si le sac devait être expédié à un élévateur de transbordement et qu'il y soit détaché, il se produirait une autre occasion de voir ce qu'il y a dedans?—R. Le point de vue auquel je me suis placé est celui-ci: à l'exception des élévateurs de tête de ligne de Fort-William, l'exportation du grain est confiée à des convoyeurs ordinaires qui n'ont aucun intérêt quelconque à mélanger le grain ou à modifier sa qualité; mais comme cet intérêt existe dans les élévateurs de tête de ligne, il est plus possible que c'est là plutôt qu'ailleurs que s'effectuent les altérations.

Q. Supposons que j'envoie à un élévateur de transbordement une certaine quantité du n° 1 du Nord; une certaine autre quantité de n° 2 du Nord et une troisième quantitié du n° 3 du Nord, et que j'emmagasine le tout dans des élévateurs de transbordement; en ordonnant les expéditions de ce grain je mentionne du n° 3 et du n° 2, disons cinquante wagons de n° 2 et dix wagons de n° 3. Ce grain est conduit au bord de la mer par un train du Grand-Tronc. Nos règlements actuels pourvoient-ils à ce que le gouvernement exerce quelque surveillance sur le déplacement de ce grain?R. Je ne suis pas sûr qu'il y ait des règlements à cet effet; mais vous avez là un autre moyen...

Q. Je puis conduire ce blé du Nord n° 2 et 3 au bord de la mer et le charger dans la cale d'un navire. Quelles prescriptions des lois peuvent m'empêcher d'agir ainsi, puisque, comme vous le savez, nous ne sommes soumis à aucune surveillance entre les élévateurs de transbordement jusqu'au bord de la mer?—R. En ce cas, votre certificat ne serait pas très bon.

Q. Mais supposons que j'y attache un certificat. J'avais assez de certificats pour couvrir toute cette étendue?—R. Est-ce que vous ne commettriez pas une fraude?

Q. C'est possible; mais nous sommes dans les fraudes. Il me restait du blé n° 2, bien que j'eusse employé mon n° 3 dans le mélange. En quoi les règlements actuels pourraient-ils m'empêcher de vendre ce blé n° 2 sur échantillon et d'envoyer promener mon certificat?—R. Si la loi n'a rien pour vous empêcher de faire cela, elle devra avoir quelque chose.

Q. Je cherche s'il y a d'autres moyens d'expédier ce mélange à Liverpool, que ceux qui peuvent être employés à Fort-William et Port-Arthur?—R. Je m'en tiens à ma première déclaration qu'il n'y a pas d'incitation à frauder.

Q. J'ai une incitation: J'élève la qualité du grain; je place ce grain dans la cale d'un vaisseau et je prends mon certificat pour cette quantité. J'ai cinquante wagons de ce mélange; j'attache mon certificat à ce chargement. Comment allez-vous dire, sans faire l'inspection du vaisseau, si j'ai élevé la qualité ou si je l'ai abaissée?—R. La loi ordonne que le certificat doit accompagner le grain à sa destination.

Q. Parfaitement. Je contourne cette difficulté en expédiant sur échantillon le reste de mon blé n° 2 du Nord?—R. Vous parlez en simple hypothèse?

Q. Oui. Je pousse les choses plus loin que vous ne les avez poussées; je vous fais traverser les lacs et je vous demande comment la chose peut se faire là-bas?

Par l'honorable M. Davis:

M. McKenzie dit que les graines qui ont été trouvées étaient des graines du Manitoba.

Par l'honorable M. Young:

Q. Je ne m'occupe pas de graines, mais de mélange.—R. Je répondrai à cela: que toutes les fautes que l'on pourrait découvrir à d'autres endroits ne justifieraient pas la tolérance des abus à Fort-William.

Q. J'ai toujours prétendu que la surveillance à Fort-William ne portait que sur un anneau d'une longue chaîne, et que, pour être efficace, la surveillance devrait se faire également et avec autant de vigilance d'un bout à l'autre et jusqu'au bord de la mer?—R. Je citerai notre propre cas: La *Grain Growers' Grain Co.* se compose d'exportateurs. Si nous obtenons une protection convenable aux élévateurs de tête de ligne, nous ne rencontrons aucune difficulté dans les autres élévateurs, dans nos expéditions par voie des lacs jusqu'à Montréal. Nous pouvons surmonter toutes les difficultés dans les transbordements; mais il n'y a aucune possibilité pour nous de surmonter les difficultés qui surgissent aux têtes de ligne. Que le gouvernement fasse disparaître ces difficultés et la route nous devient libre jusqu'à Liverpool. Autre chose: La population de l'Ouest assume volontairement de lourdes obligations dans le but d'aplanir les difficultés que nous devons surmonter, nous, producteurs de grain, pour atteindre le marché. Les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta s'imposent des obligations pour aplanir ces difficultés et elles finiront par les aplanir; mais nous n'avons pas de contrôle sur les élévateurs et nous comptons sur le parlement fédéral pour nous ouvrir un passage libre vers les marchés; quand nous aurons ce chemin libre, nous pourrons vendre notre grain à Liverpool et nous n'aurons besoin de la protection de personne. Nous ne compterons alors que sur notre propre énergie et nos propres moyens. Le gouvernement a reconnu que les têtes de ligne, sur le rivage des lacs, donnaient lieu à un état de choses que nous ne pouvions surmonter, et lorsqu'il remédiera à la situation, nous n'aurons pas à demander davantage. Je pense qu'en justice nous pouvons demander qu'il remédie à cette situation; étant donné le fait que les provinces de l'Ouest sont disposées à assumer toute la responsabilité nécessaire, ce n'est pas trop demander au gouvernement que d'adopter une législation pour nous protéger.

Q. Vous dites que vous n'avez aucun contrôle, mais vous avez le contrôle sur les élévateurs de tête de ligne?—R. Je me suis servi de cette expression relativement au gouvernement provincial.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Vous avez parlé d'un wagon qui vous appartenait et qui avait été détourné de sa destination pour être dirigé aux entrepôts Ogilvies. Connaissez-vous la raison de ce détournement?—R. Non; je ne sais rien que ce que m'a appris cette lettre.

Q. Est-ce que cela arrive communément?—R. Le fait arrive assez communément. dans l'expédition du grain consigné par les fermiers à Fort-William.

Q. Qui est responsable de cela?—R. Je ne saurais vous dire.

Q. Les chemins de fer, certainement?—R. Je ne sais pas.

Q. Si vous expédiez un wagon à Winnipeg, de quel droit le chemin de fer le détourne-t-il chez les Ogilvies ou à tout autre endroit?—R. On a exercé ce droit et on a détourné du grain vers les lacs des *Woods Milling Co.*, à Kenora.

Q. Il y a évidemment anguille sous roche, et vous auriez besoin d'ouvrir l'œil?—R. Je crois que ce sont d'autres personnes.

Q. Est-ce que la chose s'est faite sur une grande échelle ou s'agit-il d'un seul wagon occasionnellement?—R. Il s'agit plus que d'un, occasionnellement, par rapport à la situation sur les lacs.

Q. On me dit que la raison donnée de ce détournement est que le wagon s'est brisé?—R. Le wagon ne s'est pas brisé pendant qu'il était à l'élévateur. Ces wagons étaient consignés à Fort-William et non à un autre élévateur particulier de Fort-William. On prétend qu'ils devraient se rendre à l'élévateur du Pacifique-Canadien.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Ne serait-ce pas un wagon isolé et qui aurait été transporté, par la compagnie de transbordement, ailleurs qu'à sa destination. Mais les chemins de fer, les compagnies de minoterie ou toute autre personne n'a-t-elle pas le droit de regarder les échantillons de grain prélevés durant l'inspection à Winnipeg. Ne peut-on pas acheter n'importe quel wagon que l'on juge à propos d'acheter en voie de transport, de Winnipeg à Fort-William et le diriger en quelque endroit que l'on désire?—R. Oui, à condition d'avoir un ordre pour lui donner cette direction.

Q. Est-ce que l'on ne détourne pas une grande quantité des meilleurs échantillons de diverses qualités de grain, de sorte que la moyenne des échantillons des compartiments de Fort-William n'est pas égale à la moyenne des échantillons de Winnipeg?—R. Je ne dirai pas qu'on détourne une quantité suffisante de ce grain pour causer une différence matérielle quelconque dans les qualités de grain.

Par l'honorable M. Davis:

Q. J'ai entendu dire que lorsqu'un wagon de très bon blé est marqué n° 2, mais qu'il se rapproche beaucoup du n° 1, et qu'il passe par Winnipeg, si l'échantillon de ce grain est vu à cet endroit, le numéro de ce wagon est pris et télégraphié à Fort-William, et alors les gens de Fort-William apprennent qu'il se trouve un très bon wagon de blé et ils l'achètent au prix du n° 2?—R. Je n'ai pas eu connaissance de cela.

Par le Président:

Q. Où pourrions-nous nous procurer les témoignages nécessaires pour permettre au comité d'obtenir les renseignements dont il a besoin pour en arriver aux conclusions convenables?—R. Je suppose que vous pouvez vous procurer, des fonctionnaires du département, les renseignements que ces fonctionnaires possèdent.

Q. Où ces fonctionnaires auraient-ils pris les renseignements que vous suggérez au comité de leur demander?—R. Je crois qu'ils ont amassé des renseignements sur la question depuis quelques années. Ce sont des pratiques qu'ils ont découvertes aux élévateurs de tête de ligne depuis quelques années.

Q. Vous savez que des fonctionnaires du gouvernement possèdent des renseignements qui ne sont pas connus du comité?—R. Oui.

Q. Avez-vous des renseignements qui pourraient nous être utiles et que vous ne nous avez pas donnés?—R. Je crois vous avoir donné tout ce que vous pouvez désirer; je ne voudrais pas vous donner des renseignements de ouï-dire.

Q. Vous avez parlé, au début, du témoignage des commerçants de grain de Duluth, qui établissent une marge de cinq à six millions sur le fait que le grain est mis en état aux têtes de ligne, et comme résultat de la mise en élévateur du grain aux têtes de ligne?—R. C'est une déclaration de faits de la part de la Commission; ce n'est pas ma propre déclaration.

Q. On pourrait la retrouver dans la déclaration au cours de laquelle vous y avez fait allusion?—R. Oui .

Q. En parlant des étrangers, comme vous les appelez, comme contrôlant en grande partie l'industrie du grain........?—R. Je ne crois pas m'être servi du mot " étrangers "........

Q. J'ai pensé que vous faisiez allusion aux Américains établis ici?—R. Oui, mais je n'en ai pas parlé comme d'étrangers.

Q. Vous en avez parlé comme contrôlant en grande partie le commerce du grain dans l'Ouest, et si leur contrôle continue à augmenter, ils éloigneront les intérêts canadiens. Vous craignez qu'ils ne s'efforcent de manutentionner le grain, et vous avez terminé votre phrase en disant " Alors qu'arrivera-t-il?" Etes-vous d'opinion qu'il n'est pas désirable qu'ils détiennent un contrôle étendu dans les affaires du Canada?—R. Certainement que la chose n'est pas désirable.

Q. Que des citoyens américains ou des gens d'autres pays étrangers détiennent un contrôle trop étendu sur les affaires du Canada?—R. Je ne me soucie pas qui ils sont; que les Canadiens aient trop de contrôle, ou que les Américains en aient trop, la chose est tout aussi déplorable. Ce qui est dangereux, c'est le monopole auquel tend ce contrôle.

Q. Vous avez fait remarquer qu'il serait difficile pour des petits industriels canadiens d'exercer avec succès des opérations de grain?—R. Ils ne peuvent exercer ces opérations avec succès contre leurs concurrents aux mêmes endroits.

Q. Vous avez une compagnie qui s'appelle la Grain Grower's Grain Co.—R. Oui.

Q. Depuis combien de temps faites-vous la manutention du grain?—R. Depuis 1906.

Q. Est-ce que durant les années 1909 et 1910 la compagnie a réussi dans ses opérations?—R. Oui.

Q. Et a-t-elle fait des bénéfices?—R. Oui.

Q. Auriez-vous objection à dire en quelle mesure?—R. Pour $95,000 en 1909 et 1910.

Q. Quel percentage cela représente-t-il sur le placement?—R. Ce serait un gros profit sur les placements, mais je ne l'ai pas calculé. Je tiens à insister sur ceci: que des commerçants de grain privés ne pourraient pas faire ce que notre compagnie a fait, parce que nous ne faisons que manutentionner notre grain et que nous avons sauvé la commission qui, autrement, serait allée aux agents à commission.

Q. Votre déclaration est à l'effet que vous êtes opposé à une politique qui permettrait aux étrangers de venir en Canada?—R. Je refuse d'employer ce mot.

Q. Vous dites que vous êtes en faveur de toute politique qui permettrait aux citoyens américains de venir au Canada et de faire de la concurrence aux Canadiens d'une manière et dans une mesure qui affecteraient les intérêts canadiens exposés à cette concurrence?—R. Non, je ne partage pas dans ce sens cette manière de voir.

Q. Voulez-vous dire dans quel sens vous l'entendez?—R. Ce que j'entends dire est que je suis opposé à ce que les intérêts américains et les intérêts de tout autre (que ce soit les intérêts canadiens ou autres), soient placés de telle sorte qu'ils puissent exercer un contrôle sur la concurrence du grain en Canada. Je ne me soucie pas quels sont ces intérêts; les intérêts canadiens nous causeraient tout autant de tort que les autres intérêts.

La *Grain Growers' Ass.* a débuté en 1906?—R. Oui.

Q. Quel aurait été le volume de ses opérations durant cette année?—R. 2,500,000 boisseaux.

Q. Quel est le volume de ses opérations maintenant?—R. Du premier janvier au trente-un décembre, nous avons manutentionné quinze millions de boisseaux de grain et en avons exporté environ six millions. Ce sont les fermiers eux-mêmes qui font cela; ce que nous demandons au Parlement de faire, c'est de placer les élévateurs de tête de ligne de Fort-William dans une situation telle que nous puissions les employer sans leur faire de la concurrence et sans nous servir d'entrepôts exploités par des com-

merçants. Nous voulons qu'il nous permette de faire une manutention indépendante.

Par le président:

Q. Vous dites que c'est le fermier qui fait cette manutention?—R. Oui, en tant que fermiers actionnaires de la *Grain Grower's Grain Co.* Les producteurs de grain s'unissent ensemble et manutentionnent leur propre grain: c'est une association coopérative.

Par l'honorable M. Edwards:

Q. Est-ce que vous manutentionnez d'autre blé que celui qui appartient à vos associés?—R. Oui, tout le grain qu'on nous envoie.

Q. Il n'y a pas de différence entre cela et toute autre corporation?—R. Oui, il y a une très grande différence.

Par le président:

Q. Il existe cette différence que cette corporation est dans une grande mesure, si-non entièrement, composée de fermiers, et que chaque fermier ne peut détenir qu'un intérêt limité dans la compagnie?—R. Oui, et tout profit réalisé retourne aux fermiers.

Le comité s'ajourne à 11 p.m. jusqu'à 11.30 le 24 mars 1911.

COMITE DES GRAINS.

SÉNAT, 24 mars 1911.

Le comité reprend ses séances dans la Chambre n° 8, à 11.30 heures a.m.

Hon. M. DAVIS.—M. Maharg a oublié hier soir une déclaration qu'il voudrait faire au comité ce matin.

Le PRÉSIDENT.—Nous allons entendre M. Maharg.

J. A. MAHARG s'adresse alors au comité comme suit:

En faisant mes remarques, hier soir, j'ai omis une question, et, depuis lors, j'ai aussi obtenu quelque information des déclarations que j'ai formulées. J'ai commencé par dire, hier après-midi, que les fermiers ne désiraient point se mêler à l'industrie des élévateurs, mais qu'ils étaient forcés de s'en mêler. Ils voulaient n'avoir rien à faire à la partie commerciale de cette industrie. Lorsque j'eus fini de parler, hier, je m'en fus dans le corridor, et l'un des messieurs de Minnéapolis, qui s'opposent à nos vues ici, me suivit dans le corridor avec l'intention évidente de dire quelque chose, et son intention me plut beaucoup parce qu'il allait confirmer cette déclaration que j'ai faite, et me fournir en outre la preuve positive d'une autre déclaration que j'aurais voulu faire.

Hon. M. POWER.—Est-il nécessaire de mettre au dossier cette déclaration préliminaire?—R. Je vais donner le nom de ce monsieur. Si vous me permettez de poursuivre, j'irai beaucoup plus vite. Il me dit: "Vous faites erreur au sujet de quelques-unes des choses que vous avez rapportées". Je dis: "Si je fais erreur, je ne demande qu'à être repris". Il dit: "Savez-vous qu'en dépit de ces lois dont vous vous plaignez, les élévateurs des fermiers dans le Minnésota augmentent et ont augmenté de je ne sais de combien de cents pour cent". Je lui répondis. "Oui, mais ils opèrent surtout par coopération". Il dit: "Si je suis exactement renseigné, ils opèrent coopérativement, et je suis moi-même informé qu'il en est ainsi". Il dit: "Non, ils n'opèrent pas de cette façon; ce sont des élévateurs qui appartiennent individuellement aux fermiers. C'est exactement cela, des élévateurs appartiennent individuellement aux fermiers, mais ils les exploitent par coopération". Je dis: "C'est ce que nous allons faire,

et ce que nous avons déjà fait". "Oh, non, dit-il, vous n'allez pas faire cela; le gouvernement vous fournit votre argent, et les gens de la commission fournissent leurs fonds aux fermiers". Cela prouve absolument ce que j'ai avancé hier, que les fermiers sont forcés de se mêler à l'industrie des élévateurs, et les fermiers qui sont individuellement indépendants sont écartés. L'autre question est celle-ci: Nous avons été informés—et nous croyons que le fait est exact bien que nous n'en ayons pas la preuve absolue—que les gens de la commission sont graduellement écartés, qu'on essaie d'écarter de l'industrie les gens de la commission aussi bien que les gens des élévateurs indépendants. La déclaration que les gens de la commission fournissent des fonds aux fermiers doit sûrement être une preuve que les gens de la commission sont tenus à l'écart lorsqu'ils doivent attendre que l'argent soit fourni aux fermiers pour manutentionner leur grain afin de leur permettre de faire des affaires. Je crois que c'est une preuve concluante que ces autres intéressés font de leur mieux pour obtenir le monopole de l'industrie lorsque les gens de la commission doivent venir au secours et fournir de l'argent pour pouvoir avoir de l'industrie à exercer. Il y avait une autre question que je voulais soulever: c'était la déclaration qui a été faite à l'effet que les fermiers veulent une législation relative au classement, qu'ils veulent une législation différente pour ceux de leurs produits que n'ont pas les autres fermiers. Je désire seulement faire voir pourquoi il est nécessaire que le fermier ait quelque législation différente pour protéger ses produits contre la concurrence des autres manufacturiers ou producteurs. D'abord, à ma connaissance, il n'y a pas d'article usuel ou manufacturé qui ne porte pas son empreinte ou sa marque de commerce d'une façon ou d'une autre. Nos produits diffèrent beaucoup; il est impossible d'y mettre une marque de commerce. Vous pouvez avoir un certificat, mais ce certificat n'est pas étampé ou attaché à l'article, et c'est pour cela que nous demandons une législation différente, et je crois que nous sommes justifiables de la demander. En pratique, il n'y a de produits que ceux qui portent une étampe, et cela va plus loin dans bien des cas où le sceau est rompu et fait disparaître toute responsabilité pour la qualité du produit. Voilà pourquoi, monsieur le Président, nous estimons nécessaire d'avoir une législation quelque peu différente pour nos produits que pour les autres produits.

J'ai fait allusion hier à la question de la confiscation de la propriété, mais on semble croire que nous nous attachons à cette question en particulier. Messieurs, je ne crois pas que ce soit cela que nous faisons. Des mesures ont été prises à cet égard, même si nous pouvons prendre en considération ces confiscations. Mais ce n'est pas mon avis qu'il en soit ainsi. Et même s'il en était ainsi,, jusqu'à un certain point des mesures auraient été prises au sujet des diverses entreprises qui ont été conduites conformément à la loi, qui ont été patentées et ont été menées légalement. L'une de ces entreprises est le trafic des liqueurs. Ce trafic a été patenté depuis des années, cependant on empiète sur ce trafic et on l'amoindrit maintenant dans le dessein de le placer entièrement en dehors des affaires. Et une autre industrie considérée comme une menace pour le public était l'habitude de faire courir des chevaux. Cette industrie a été l'objet d'un privilège pendant des années, et les personnes qui y étaient intéressées ont bâti des édifices dispendieux et amélioré leurs champs de course; cependant cette industrie est à un tel point réduite que je vois que ces intéressés vont opérer dans les vieux pays parce qu'ils ne peuvent opérer avec succès ici. L'un des sénateurs a fait la remarque que confiner une personne à une classe quelconque d'industrie ou de travail devenait de la restriction. Ce à quoi je veux faire allusion ne s'est pas encore produit; mais la Ligue de la Réforme morale fait des efforts afin que, pour le bien public, de jeunes femmes ne soient point employées dans certains endroits publics. Je crois qu'avant longtemps cela deviendra un projet de législation. J'ai dit que je donnerais le nom du monsieur avec qui je me suis entretenu dans le corridor. C'est le président du Board of Trade and Commerce de Minnéapolis.

Q. Quel est son nom?—R. Je ne puis vous dire son nom. Il m'a représenté qu'il croyait qu'il était possible que nous nous rencontrions sur un terrain commun. Cela a toujours été notre but; mais, messieurs, il existe un obstacle insurmontable à l'heure

actuelle, tout au moins pour moi, et, je pense, pour l'Association tout entière; et c'est le procédé qui a été suivi. Ces messieurs nous ont déclaré ici qu'ils n'étaient aucunement coupables. J'espère que la chose est vraie; mais s'ils en sont aussi sûrs, pourquoi se sont-ils conduits comme ils l'ont fait? Ils ont référé à nos lois canadiennes, et ils ont dit qu'en venant ici, ils ne pensaient pas que nos lois canadiennes fussent appliquées comme elles l'ont été. Je ne prise pas cette réflexion sur nos lois canadiennes, surtout venant d'où elle vient. Je ne crois pas que ces messieurs aient lieu de faire la moindre critique sur nos lois.

L'hon. M. POWER.—Il ne me semble pas que cela se rapporte aux articles du bill?—R. J'allais formuler notre objection au déploiement d'un pavillon parlementaire, que l'on proposait, et j'aurais terminé. Comme ils le déclarent, ces messieurs n'ont fait aucun mal; selon eux, ils ont été malicieusement poursuivis, leur réputation a été atteinte, sans compter qu'ils ont perdu beaucoup d'argent. Je me porte garant que si ces messieurs n'ont fait aucun mal, la justice canadienne leur donnera certainement un dossier immaculé s'ils le désirent; mais d'ici là il me sera impossible, comme représentant de notre Association, de songer même à entrer en pourparlers sur ce chapitre.

L'hon. M. BÉIQUE.—Avez-vous connaissance de quelque marchand à commission qui avance de l'argent aux fermiers?—R. Je sais seulement ce qu'a rapporté le président du Board of Commerce de Minneapolis; je n'ai connaissance d'aucun.

Q. Avez-vous donné quelque créance à la déclaration que le gouvernement faisait des avances d'argent?—R. A nous?

Q. Oui; vous dites que le monsieur en question vous a dit que le gouvernement faisait des avances d'argent.—R. Il parlait du gouvernement de la Saskatchewan.

Q. Avez-vous donné quelque créance à cette déclaration?—R. Oui, c'est exact; le gouvernement de la Saskatchewan fait des avances d'argent aux fermiers. Le gouvernement de la Saskatchewan unanimement, il y a quelques années, a adopté cette politique que le peuple aurait dû réformer.

Q. Je pensais que vous parliez du gouvernement fédéral?—R. Non.

CHARLES B. WATTS, secrétaire de la *Dominion Millers' Association*, et acheteur régional de blé, à Toronto, adresse alors la parole au comité. Il dit: " Ce m'est un plaisir de me présenter devant le comité du Sénat, comme je l'ai fait précédemment au sujet de la loi des assurances et des connaissements maritimes, parce que je me suis toujours rendu compte que ce comité est désireux de se renseigner et de connaître les faits autant que possible; j'essaierai donc de vous donner le plus brièvement possible les détails de façon à vous mettre à même de juger de la situation, les intérêts que comporte la situation étant très importants. Chacun des représentants des fermiers qui ont comparu devant vous m'a prié de soulever quelques-uns des aspects de la question et de les discuter plus à fond qu'il pouvait le faire, parce que ces représentants des fermiers me croyaient mieux renseigné qu'eux à cet égard. C'est ainsi que j'entrerai dans plus de détails que je ne voulais. Je représente plus de 300 meuniers d'Ontario et de Québec (dont 200 environ sont membres de notre association) qui se servent de blé du Manitoba et qui, sous un certain rapport, représentent les meuniers de l'étranger qui doivent aussi se procurer leur blé du Manitoba de ces élévateurs de tête de ligne, et qui n'ont d'autre portection que le certificat du gouvernement, parce que, d'après les règles de commerce de Liverpool, de Londres, de Glasgow et d'autres marchés de grain étrangers, le certificat d'inspection délivré par le gouvernement du Dominion est absolument final et qu'on ne peut en appeler; et c'est là, messieurs, une des raisons qui ont fait qu'en réponse à une question posée à un témoin vous n'avez entendu formuler aucune déclaration de la part des importateurs d'outre-mer, parce que ces importateurs savent que c'est inutile et qu'ils n'ont qu'à avaler la pilule. On a fait remarquer l'autre jour que c'était fendre les cheveux en quatre que de s'arrêter aux écarts d'un sou par boisseau ou à peu près dans la

valeur du grain. Cela peut être de bien peu d'importance en certaines affaires, mais ce sou d'écart représente la totalité et souvent plus que la toalité du profit que les meuniers réalisent sur leurs affaires d'exportation. Vous pouvez voir ainsi de quelle importance est pour nous cette question. Permettez-moi de vous citer un fait. M. Flavelle vous a dit que sa compagnie a manutentionné un demi-milion de boisseaux de grain par mois. A un sou par boisseau, cela représente $60,000 par année, ou—lorsque la quantité augmente, comme il vous a dit son espoir de la voir augmenter bientôt à un million de boisseaux par mois—cela représente $120,000 par année, ou 12 pour 100 sur $1,000,000, pour cette compagnie seulement.

Maintenant, les moulins du Canada sont de capacité suffisante pour satisfaire en trois mois à la consommation intérieure, ce qui veut dire qu'ils doivent user d'exportations ou fermer les deux-tiers du temps. Conséquemment ils seraient bien aise d'exécuter des commandes d'exportation s'il peut leur revenir moins de cinq cents par baril ou un cent de profit par boisseau. Je les ai souvent vus prendre des commandes au-dessous du prix coûtant à seule fin de garder leurs ouvriers au travail et de subvenir aux dépenses courantes. Les moulins doivent avoir des meuniers experts; ils ne peuvent les laisser partir et les reprendre à leur gré, et leurs dépenses courent ainsi d'un bout à l'autre de l'année. Le sénateur Campbell peut vous dire que, dans son commerce, cependant qu'il ait de bonnes relations et que sa farine soit réputée, il est obligé d'accepter de grosses commandes qui lui rapportent moins qu'un cent de profit par boisseau. M. Loud a cité hier un cas très important à son point de vue, mais je crois qu'il a commis une erreur en vous disant que les taux, pour transport par eau, de Duluth à Montréal, sont plus bas que de Fort-William à Montréal. C'est tout le contraire. Les lignes canadiennes de navigation ont un grand nombre de vaisseaux qui transportent des marchandises empaquetées de Montréal à Fort-William. Ils ont des chargements complets pour l'aller, et afin d'obtenir des chargements pour le retour, ils font des taux très bas. Quant aux bâtiments à chargement de minérais, auxquels M. Loud a fait allusion, naviguant de Duluth à Buffalo ou de Fort-William à Buffalo, mais n'allant pas d'un seul voyage à Montréal, il a raison de dire que les taux pour Buffalo sont parfois d'un quart de cent, et même occasionnellement d'un demi-cent plus bas que les taux pour les ports des lacs de la baie Georgienne. Mais il faut se rappeler que Midland, Tiffin et Victoria-Harbour et ces autres ports de la baie Georgienne sont peut-être d'une centaine de milles plus près de Montréal que Buffalo n'est éloigné de New-York; et par la force des circonstances qui se produisent occasionnellement lorsque les taux de transport par les lacs sont moins élevés pour Buffalo que pour les ports de la baie Georgienne, M. Loud et autres directeurs de trafic pourraient exiger un peu moins que les taux pour Buffalo eu égard à la distance plus courte de Tiffin ou de Midland à Montréal, et surmonter le désavantage des taux élevés qui peuvent éventuellement favoriser Midland ou Tiffin, et charger alors le grain du Canada sur des vaisseaux canadiens. M. Loud vous a dit que quelques-uns des élévateurs de ce côté des lacs n'ont pas donné de bénéfices; mais vous voudrez bien remarquer qu'en mentionnant Goderich, il n'a pas dit cela de cet élévateur, parce que le Grand-Tronc a des intérêts dans cet élévateur et reçoit des dividendes annuels de 10 pour cent et même davantage sur ses intérêts, bien que le taux d'emmagasinage de l'élévateur de Goderich soit seulement de trois cents et quart par année, ou un cent et demi par semestre. Les taux, dans les élévateurs de Fort-William, sont d'un cent et quart pour le premier mois et de douze cents et quart pour l'année entière. Les assurances sont seulement d'un cinquième de cent par boisseau par année, dans un élévateur moderne, soit à Goderich, soit à Fort-William; elles représentent ainsi une quantité négative, et nous pouvons laisser cette quantité de côté dans nos calculs. L'élévateur de Goderich ne paie pas seulement 10 pour cent par année, mais il met encore de côté une réserve pour faire disparaître les obligations, et cette réserve s'effectue sur les taux d'emmagasinage, pratiquement un quart de ce que le grain rapporte à Fort-William.

L'un de ces messieurs a dit l'autre jour que les taux ne montaient pas à 12 cents par année. J'ai un peu de grain de Fort-William et j'ai moi-même payé plus de onze cents par boisseau.

M. Loud et d'autres témoins ont dit que les élévateurs de Goderich, etc., étaient différents de ceux de Fort-William. De quelle manière?

Les élévateurs de Goderich, Tiffin, etc., sont exactement les mêmes qu'à Fort-William, sauf qu'ils ne sont pas pourvus d'appareils de nettoyage, parce que le grain est nettoyé ou doit être nettoyé avant son arrivée. Ces élévateurs reçoivent le grain classé, l'emmagasinent et l'expédient tel qu'ils l'ont reçu.

L'été dernier, à Goderich, on a construit une nouvelle extension en béton d'une capacité de 500,000 boisseaux à l'ancien élévateur de béton; en sorte que les exploitants doivent être satisfaits des recettes au taux modéré de 1½ cent pour six mois.

La principale différence entre les élévateurs de Goderich et ceux de Fort-William, est que toute la récolte du Nord-Ouest doit passer par les élévateurs de tête de ligne à Fort-William, alors que l'élévateur de Goderich n'a que ce qu'il peut s'attirer, une bien faible proportion de la récolte totale. Encore Goderich paie-t-il des dividendes de 10 et de 15 pour cent sur ses taux, environ un quart de ce que sont ces taux à Fort-William. Cependant, ces messieurs qui représentent les élévateurs de tête de ligne viennent devant vous et racontent qu'il est impossible d'exploiter profitablement leurs élévateurs de tête de ligne de Fort-William avec des taux quatre fois plus élevés que ceux de Goderich, à moins qu'ils n'aient une ligne d'élévateurs ruraux pour les alimenter.

Ils ne seront pas capables de trouver des acheteurs à leurs élévateurs de tête de ligne, lesquels, exploités sur les mêmes bases qu'à Goderich avec l'échelle des taux de Fort-William, produiraient des dividendes de 40 ou de 50 pour cent. Mais tenons-nous en deçà et coupons ces chiffres en deux, et disons que ces dividendes ne sont que de 20 ou 25 pour cent. Je ne puis comprendre pourquoi des capitalistes hésiteraient comme ils hésitent devant une proportion aussi attrayante que celle-là.

Mais ils disent que cette loi met les taux sous le contrôle de la Commission. Les taux ont toujours été sous le contrôle du Gouverneur en conseil, comme il appert de l'article 33 de la loi sur l'entreposage.

Je pense que quiconque possède ces éléments peut rester parfaitement assuré que la Commission permettra toujours aux élévateurs de percevoir, sur le grain de passage, des taux amplement suffisants pour le coût du travail et pour faire produire un bon rendement aux placements.

LETTRE DE M. METCALFE.

M. Loud, gérant général du trafic du Grand-Tronc, vous a fait longuement connaître ses vues, hier, et a recommandé d'avoir deux sortes d'élévateurs de tête de ligne—un élévateur public pour l'emmagasinage du grain pour le public, et un élévateur particulier pour la manutention du seul grain appartenant aux propriétaires des élévateurs, ce dernier ayant le droit de mélanger et de manipuler le grain de la manière que les propriétaires jugeraient convenable, et ce grain pouvant ensuite recevoir un certificat du gouvernement.

La lettre qu'il a citée de M. Metcalfe était entièrement favorable au mélange; c'est ce que le gouvernement s'est de toutes manières efforcé d'empêcher durant les quinze dernières années, et c'est réellement aussi l'unique objet du bill soumis à nos délibérations.

Contre les arguments de M. Loud en faveur du mélange, vous avez entendu le témoignage de M. Wells, directeur de la Peavey Co., de Minneapolis, qui a dit, en parlant d'élévateurs publics: "J'approuve de tout cœur les efforts du gouvernement pour faire cesser le mélange."

Parlant aussi des élévateurs publics, M. Searle, de la Peavey Co., vous a dit: "Je consens à ce que le mélange soit défendu." Ces hommes sont des exploitants

d'expérience, tandis que M. Metcalfe est seulement un constructeur d'élévateurs. A quel témoignage devez-vous vous rendre dans ces circonstances?

Nous sommes fortement opposés à la proposition de permettre à quelque élévateur que ce soit, privé ou public, de mélanger le grain et d'obtenir pour ce grain un certificat du gouvernement. M. Loud dit que si le grain était mélangé à un degré établi par l'étalon officiel, il pourrait faire l'objet d'un certificat; mais nous devons nous rappeler que l'*étalon représente la qualité tout à fait minima* qu'un wagon peut offrir à l'inspection, et que la qualité moyenne ne s'éleverait qu'à la moitié de la qualité au-dessus. Permettez-moi de citer un fait:

M. Gale, qui représente la *Consolidated Elevator Co.,* vous a dit hier que le n° 2 du Nord est monté de 2 cents à 3 cents par boisseau au-dessous du n° 1 du Nord, et que le n° 3 du Nord est monté de 2½ cents à 5 cents par boisseau au-dessous du n° 2 et que ces qualités inférieures ont subi de plus grandes variations. Ainsi, la qualité moyenne et conséquemment la valeur moyenne de n'importe quel groupe de cinq wagons de n° 2 du Nord, inspecté sans disparité, serait probablement d'environ 1½ cent par boisseau au-dessus de la valeur d'un wagon qui serait seulement un échantillon étalon, et cela de beaucoup au-dessous de la valeur du blé moyen expédié des élévateurs publics de tête de ligne et contenant seulement du grain appartenant au public et que M. Loud a recommandé; et il demande encore de donner le même certificat à ces différentes qualités de grain, bien que l'un vaille 1½ cent de moins, ce qui permet aux propriétaires de ces élévateurs privés d'empocher autant de bénéfices additionnels. Non seulement cela, mais les expéditions des élévateurs privés auraient l'avantage sur les expéditions des élévateurs publics, parce que les acheteurs étrangers n'auraient aucun moyen de distinguer, au moyen des certificats, la qualité mélangée de la qualité non mélangée; et, en conséquence, à l'avenir ils établiraient leurs quotations sur la dernière qualité qu'ils devraient recevoir sous ce certificat. Je voudrais dire sans doute que les mélangeurs de grain perdraient une partie du profit qu'ils espèrent réaliser; mais chaque producteur et expéditeur régional, qui fait des expéditions par les élévateurs publics de tête de ligne, se verrait absolument privé de la prime à laquelle lui a justement donné droit la haute qualité de son grain.

CERTIFICAT DU GOUVERNEMENT.

L'étalon établit *la qualité minima,* et les expéditions des élévateurs de tête de ligne, avant d'obtenir un certificat, devraient s'élever à *la qualité de la classe moyenne du grain expédié de ces élévateurs,* comme si elles n'atteignaient que le minimum. Je dirais qu'il y a là quelque chose d'incorrect.

Vous remarquerez que M. Denny, représentant de la *Quaker Oats Co.,* a dit qu'il est satisfait de la qualité du grain que sa compagnie reçoit, parce que ce grain correspond à l'étalon obtenu de l'inspecteur à Winnipeg. S'il était vrai que le grain se maintenait seulement au degré de l'étalon, cela me serait un indice que cette compagnie n'a point, des élévateurs de Fort-William, du grain de la qualité qu'elle devrait avoir, parce que ce grain en moyenne devrait se classer de beaucoup au-dessus du minimum de cette qualité. Nous devons toutefois nous rappeler à cet égard que M. Denny représente un établissement américain; et je suis informé que les membres de sa compagnie sont aussi intéressés dans quelques-uns des élévateurs de tête de ligne, et cela doit expliquer l'opposition que M. Denny fait au bill devant la Chambre; et, bien que sa compagnie manutentionne une grande quantité de grain, elle n'a pas construit à Fort-William un élévateur de tête de ligne, chose que, à ce qu'il prétend, ce bill pourrait parfois l'empêcher de faire à l'avenir.

Mon opinion sur le certificat du gouvernement est que ce certificat devrait être, comme les bons de la Puissance, au-dessus de tout soupçon, et devrait être recherché par l'acheteur, ici aussi bien qu'à l'étranger, comme une absolue garantie des marchandises qu'on se procure sur la foi de ce certificat.

LE MÉLANGE DES DIFFÉRENTES CLASSES DE GRAIN AMOINDRIT LA QUALITÉ.

M. Loud argumentait à faux lorsqu'il calculait que l'on peut mélanger les classes inférieures de grain, même le n° 3 du Nord, avec les classes les plus élevées et obtenir la même qualité de farine, ce qui est la véritable épreuve de la qualité du blé. On ne peut pas mélanger la deuxième qualité ou une qualité inférieure de farine avec de la farine de première qualité sans l'amoindrir, pas plus qu'on peut mélanger du blé de qualité inférieure avec une qualité supérieure sans lui faire tort.

Le sénateur Campbell vous dira qu'il ne songera jamais à mettre dans un mélange du n° 3 du Nord pour fabriquer sa meilleure farine; mais il n'emploie à cette fin que la meilleure qualité qu'il peut obtenir. Il peut se servir du n° 2 du Nord ou du n° 3 du Nord pour fabriquer une qualité inférieure de farine, ou les mélanger ou même des qualités plus inférieures encore, pour certaines farines; mais il détruirait sa farine supérieure s'il y mélangeait des qualités inférieures. Cependant, M. Metcalf prétend, parce que les meuniers font du mélange, qu'il devrait être permis aux élévateurs de faire aussi du mélange.

Voilà où se présente l'intérêt des meuniers d'Ontario, de Québec et d'ailleurs. Ils doivent se procurer du blé de la même qualité supérieure que celui que vendent les fermiers, afin de tenir la concurrence des meuniers de l'ouest de Fort-William dont le blé ne passe pas par les élévateurs de cette région.

M. Loud dit que celui qui possède du grain doit pouvoir en faire ce qu'il lui plaît. C'est possible, mais alors il ne doit pas y avoir de certificat du gouvernement pour ce grain. Il peut vendre son grain sur échantillon, il peut le mélanger à présent et peut faire cela sous le régime de la nouvelle loi. Son grain est inspecté à même des chargements mélangés, et il n'a simplement qu'à ne pas se servir de son certificat. Des centaines de mille boisseaux de blé sont vendus de cette façon maintenant. On me demande chaque semaine d'examiner des échantillons de cette sorte, pour voir s'ils répondraient aux exigences des échantillons sur lesquels s'établit le vente, et pour suggérer quelles modifications devraient être faites dans les mélanges ou quelle qualité il faudrait ajouter pour rendre le mélange conforme à l'échantillon.

Je pense que M. Loud s'alarme sans raison de ce que notre grain cherche les voies du sud pour l'exportation. Je crois que la plus grande garantie pour garder notre grain dans les voies de transport canadiennes est de maintenir le haut degré de sa qualité et de ne pas amoindrir la signification de notre certificat du gouvernement canadien. Il y a quelques mois, sir Wilfrid me demandait si les grandes compagnies de grain n'expédieraient pas le grain par Duluth dans le cas où le gouvernement se chargerait des élévateurs. J'ai répondu que je ne le croyais pas, parce qu'elles n'y gagneraient rien si elles pouvaient seulement obtenir un certificat du gouvernement lorsque le grain expédié de Duluth est de la moyenne de la même qualité de grain expédié de Fort-William; et comme elles ne peuvent faire de mélange et obtenir un certificat, elles n'auraient pas d'intérêt à faire des expéditions par Duluth. Les acheteurs désirent le certificat du gouvernement canadien. C'est ce qui garantit la valeur de leur achat.

Pourquoi les Peavey n'expédient-ils pas maintenant du grain à leurs entrepôts de 12,000,000 de boisseaux à Duluth, et ne l'y mélangent-ils pas? Parce qu'ils ne peuvent se procurer un certificat du gouvernement pour ce grain. Ils pourraient obtenir un certificat maritime à New-York ou à Boston pour le N° 1 du Nord, mais cela ne remplit pas la feuille d'expédition. Le grain vendu d'après ce certificat ne commandera pas un prix aussi élevé, et tous les avantages du mélange seraient perdus; voilà pourquoi on n'expédie pas à Duluth.

On a dit hier qu'on ne pouvait pas faire de mélange parce que le blé canadien était en entrepôt de douane; mais on peut le charger dans la cale d'un bâtiment canadien et y mêler du grain américain, ou mélanger ensemble différentes qualités de grain canadien, dans la même cale, et expédier ce mélange à Montréal ou le charger dans

un bâtiment américain et expédier le tout en entrepôt, par Buffalo, pour l'exportation; mais il n'y a pas d'avantage à cela. C'est le certificat du gouvernement canadien qui établit la valeur du grain, et c'est ce certificat que l'on exige; et ce certificat ne devrait être délivré que si sont observées toutes les prescriptions de la loi canadienne sous le régime de laquelle ce certificat est accordé. J'ai eu connaissance que de notre blé N° 3 du Nord est allé à Boston ou à New-York et a obtenu un certificat maritime de N° 2 du Nord, et la raison pour laquelle cela ne se pratique pas davantage, c'est que le classement commandera un prix aussi élevé pour du N° 3 du Nord avec un certificat canadien que du N° 2 du Nord avec un certificat maritime. J'ai aussi suggéré à sir Wilfrid que le gouvernement pourrait refuser de délivrer un certificat pour tout grain expédié de Duluth, mais j'ai dit que je ne croyais pas que la chose serait nécessaire. Je sais que cette suggestion a été faite depuis au gouvernement de ne pas permettre que son certificat accompagne du grain expédié par les voies des Etats-Unis.

Je suis certain que, d'après les témoignages donnés jusqu'à présent, vous tous, messieurs, être fermement convaincus que le mélange est absolument défendu par la loi actuelle dans les élévateurs de tête de ligne. Loin de là. Il n'est défendu absolument que pour les qualités N° 2 du Nord, N° 1 du Nord et N° 1. Laissez-moi vous lire quelques clauses de l'article 137 de la loi des inspections et de la vente.

A l'article 137 de la loi des inspections et de la vente, nous trouvons la clause suivante:

"Le blé N° 3 et celui des classes inférieures, rejeté parce qu'il est niellé, et nettoyé, est classé comme blé nettoyé de la classe à laquelle il appartient; mais le blé qui est inspecté N° 3 du Nord nettoyé, ou de classe inférieure, peut être compris dans cette classe régulière, mais non dans une classe plus élevée que le N° 3, selon que l'inspecteur le détermine".

Cela mène à parler du N° 1, du N° 2 et du N° 3, et à remarquer qu'il n'y a pas de classe déterminée par l'humidité du grain, les autres étant les N°s 1, 2 et 3, sans classe déterminée pour l'humidité. Ces grains sont nettoyés et traités; et nous trouvons cette autre clause:

"Le blé n° 3 et des classes inférieures, inspecté comme blé sans classes à cause de son humidité et séché, est classé comme blé séché de la classe à laquelle il appartient. Mais le blé inspecté comme blé n° 3 du nord séché, ou celui de classe inférieure, peut être classé dans cette classe régulière, pas plus élevé que le n° 3 du nord, selon que l'inspecteur le décide".

Les meuniers consentaient à ces classes, et, comme M. Flavelle le disait hier, si le parlement croit qu'il est de l'intérêt des producteurs de permettre encore de mélanger les qualités au-dessous du n° 2 du nord, nous ne soutenons pas la moindre objection; mais nous croyons que ce serait une fatale erreur que de permettre des combinaisons quelconques par le mélange ou la sélection, en quelque manière que ce soit, avec les qualités supérieures qui ont fait à l'étranger la haute réputation de ce pays comme producteur du plus beau blé de minoterie qui soit au monde.

J'approuve de tout cœur M. Gage, représentant les *Consolidated Elevators,* lorsqu'il dit qu'à son avis la défense de mélanger les grains a peut-être rehaussé la valeur de qualités supérieures.

M. Loud se méprenait lorsqu'il pensait que les meuniers anglais ne voulaient pas une qualité supérieure de blé, et qu'ils achetaient sur échantillons sans s'occuper du certificat. Il est vrai qu'ils n'achètent pas un certificat de papier; mais la seule manière dont ils peuvent acheter leur grain pour des mois d'avance et pour un usage futur, à des milliers de milles de distance, est avec le certificat et non pas sur échantillon. Cependant, lorsque le grain arrive, si ce grain n'est pas de la qualité requise par le certificat, le classement éprouve un sérieux préjudice. Les acheteurs réduisent leurs futures quotations pour le grain à la valeur réelle du grain reçu avec le certificat. Dans ce sens, ils achètent sur l'échantillon reçu plutôt que d'après le certificat.

Les meuniers étrangers sont tellement désireux d'obtenir du blé de la qualité requise par le certificat et sans aucun mélange que je dois dire que la *Scottish Cooperative* (qui a un bureau à Winnipeg et achète et expédie des millions de boisseaux de blé, etc., à ses minoteries d'Ecosse) n'expédiera pas par voie de Buffalo, parce qu'elle trouve que le blé du Kensas et que le blé Durum ou de Californie a été mélangé à quelques-uns de ses chargements.

Le gouvernement, durant des années, a travaillé à établir à l'étranger la valeur et la haute qualité et l'excellente réputation du blé du Manitoba, et il a dépensé des centaines de mille dollars à maintenir un personnel considérable de fonctionnaires pour veiller à ce que les exploitants d'élévateurs ne fassent point de mélange. Allons-nous maitenant conclure que ces tentatives et que ces efforts ont été faits à faux, et renverser le système que l'on a mis 15 ans à établir, seulement parce qu'un achitecte d'élévateurs écrit au président du Grand-Tronc que ce n'est pas la manière dont on procède aux Etats-Unis (et l'inspection américaine ne tient pas une place élevée dans les marchés du monde), ou parce qu'un gérant de trafic ou qu'un avocat des chemins de fer craint qu'une certaine quantité de blé pourrait aller à Duluth plutôt qu'à Fort-William. J'espère que non.

M. Loud se fait l'avocat des établissements privés et publics, comme dans le Minnesota.

M. Heffelfinger, je crois que c'est lui, vous dit que vous pouvez avoir tout l'espace que vous voulez dans les établissements publics ou possédés par l'Etat à Duluth, à quelque prix que vous voulez le payer. Ainsi, la proposition de M. Loud signifierait que les élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique ou tous autres élévateurs publics seraient pratiquement vides, si les mêmes résultats se produisaient comme à Duluth, ou si les établissements privés produisaient du meilleur blé, ainsi que l'a suggéré M. Loud. Quelle expérience a-t-on de Minneapolis? Les meuniers paient plus de 3 cents par boisseau de plus pour le N° 1 du Nord sur voie, avant que le grain ait passé les élévateurs, qu'après. Pourquoi? Vous pouvez tirer vos propres conclusions.

PRIME SUR LE BLÉ.

Désirez-vous établir cet état de choses à Fort-William ou à Winnipeg? Je ne pense pas. De par l'opération des élévateurs, il y a déjà une prime à payer pour l'achat du blé au comptant, et c'est pour cette raison que les exportateurs de Montréal, de Toronto, de Kingston et de Winnipeg se sont présentés devant le gouvernement, il y a quelques mois, et ont demandé que l'opération des élévateurs soit enlevée des mains des exploitants, ou tout au moins qu'il leur soit défendu d'acheter et de vendre du grain à leur tête de ligne—exactement ce que cette loi se propose de faire. Pourquoi?

M. Searl nous a dit que sa compagnie possédait 4,000,000 de boisseaux de grain dans son élévateur de Port-Arthur, probablement plus que la moitié de la quantité totale du blé de Fort-William est possédée par une seule compagnie.

Lorsqu'un exportateur ou un meunier a un bâtiment à fournir, il doit payer une forte prime au comptant pour se procurer le grain, parce que la compagnie exploitant l'élévateur peut réaliser beaucoup plus d'argent en gardant le grain dans l'élévateur et en chargeant 1 cent par mois d'emmagasinage, qu'en le laissant partir, comme il devrait partir pour alimenter les marchés du monde. Les fortes charges d'emmagasinage leur permettent de faire cela. Le fait de garder ces grandes quantité de grain en dehors du marché donne une valeur artificielle à l'autre grain qui s'offre sur le marché, et comme il est trop cher pour être expédié—ainsi que M. Loud vous l'a dit hier—il reste ici à payer de forts intérêts et de fortes charges d'emmagasinage, ce qui constitue directement une perte pour le pays, quel que soit le prix final auquel il est vendu.

Le juge Phippen vous a dit comment les échantillons sont quotidiennement exposés sur une table à Winnipeg; les meuniers examinent ce grain et choisissent les meilleurs wagons des meilleures qualités, les achètent au prix déterminé pour la qualité, et alors ils enlèvent la meilleure partie, de sorte que seulement la qualité minima parvient aux marchés européens; et il aurait pu ajouter que cette qualité minima arrive aussi aux meuniers d'Ontario et de Québec. Il résulte que le prix minimum seulement est payé par l'acheteur. Et c'est pourquoi il devrait être permis aux élévateurs de tête de ligne de faire du mélange.

Cet argument peut fortement militer contre l'établissement d'un marché sur échantillons, si l'on peut y faire ce qui vient d'être dit; mais dans l'état actuel des choses, le blé est bel et bien en route pour Fort-William avant que les meuniers puissent voir les échantillons. Cependant, les élévateurs de tête de ligne peuvent mener à merveille cette opération, malgré le système d'enregistrement que les exploitants d'élévateurs représentent comme empêchant complètement tous les abus.

LE SYSTÈME D'ENREGISTREMENT.

On m'a presque convaincu; mais, à l'étude, je trouve que ce système empêchera seulement d'enregistrer plus de grain de chaque qualité en dehors des élévateurs que dedans. Et ce système ne prévient pas la sélection des qualités, et il ne pourvoit point à la suppression du *dockage*.

SÉLECTION DES QUALITÉS.

Le sénateur Lougheed a demandé à M. Hogg comment des exportateurs pouvaient savoir qu'ils n'obtenaient pas des élévateurs la moyenne de la qualité plutôt que le minimum. Il dit aussi que la valeur du grain pourrait être déterminée à la fraction d'un cent. Il est aussi désireux de savoir pourquoi l'importateur anglais a droit à quelque chose de plus que le minimum de la qualité lorsqu'il l'achète sur un certificat et que l'expédition est égale au minimum, et comment un préjudice est fait au producteur.

Le sénateur Davis s'informait aussi de quelle manière les mêmes qualités de blé étaient placées dans des compartiments différents. J'ai dressé un tableau pour essayer de vous faire voir comment ceci se produit.

VALEURS DE DIFFÉRENTES QUALITÉS.

D'après les règles du Grain Exchange de Winnipeg, le blé n° 2 du nord peut être livré sur une option à 3 cents plus bas que le n° 1 du Nord, et le n° 3 du Nord à 10 cents plus bas que le n° 1 du Nord; mais la valeur réelle, entre le n° 1 et le n° 2 du Nord, est de 2 à 3 cents par boisseau, et entre le n° 2 du Nord et le n° 3 du Nord, de 2½ à 4 cents par boisseau, et dans les qualités inférieurs, la différence de valeur a atteint de 5 à 8 et même 10 cents par boisseau. Prenez du n° 1 du Nord à $1 et du n° 2 du Nord à 97c.

Prenez 30 wagons de n° 2 du Nord à 97c., mis en compartiments comme suit à la tête de ligne:—

	Compartiment.
10 wagons n'atteignant pas tout à fait le n° 1 du Nord, valeur 99 cents..	A.
10 wagons à 1½ de qualité des deux n^os^, valeur 98 cents..	B.
10 wagons atteignant à peine le n° 2 du Nord, valeur 97 cents	C.

30,000 boisseaux d'une valeur moyenne de 98 cents s'ils sont tous emmagasinés dans le même compartiment, ou de 1 cent de plus par boisseau que ce prix d'achat. Si la Peavy Company pouvait réaliser ce 1 cent par boisseau sur les 30,000,000 de boisseaux qu'elle a fait passer par ses élévateurs, elle pourrait réaliser $300,000 et ne rien faire autre chose que de mettre ce grain dans des compartiments différents. En réalité, voilà la manière dont la chose peut être faite, et les exportateurs et les meuniers se rendent compte que la chose a été faite: Smith est un exportateur ne jouissant pas des facilités d'un élévateur de tête de ligne; il achète et fait charger sur bâtiment 10,000 boisseaux de N° 2 du Nord, lequel est pris par le propriétaire de l'élévateur de tête de ligne, du compartiment C, de la dernière qualité.

Les propriétaires de l'élévateur de tête de ligne ont aussi leur maison d'exportation qui commande 10,000 boisseaux expédiés sur le même bâtiment, et par hasard dans une autre chambre de la cale, au même acheteur de Liverpool, et ce grain est pris du compartiment B, évalué à 98 cents.

L'acheteur de Liverpool reçoit ses deux consignations et se dit: Smith expédie du pauvre blé ayant à peine une qualité de surface, tandis que la maison d'exportation des propriétaires de l'élévateur de tête de ligne m'expédie du bon blé valant 1 cent de plus par boisseau ou $100 de plus sur la consignation. Je n'achèterai plus de Smith, mais je donnerai à l'avenir toutes mes commandes à la maison d'exportation. Ce système produira, avec le temps, la ruine de toutes les maisons d'exportation à l'exception de celles intéressées dans les élévateurs de tête de ligne, exactement comme M. McKenzie vous a dit que les opérations de ces maisons intéressées résulteraient en la ruine de tous les acheteurs indépendants du pays; de sorte que nous arriverons d'un côté à un monopole d'exportation, et, de l'autre côté, à un monopole d'achat.

J'ai tant et plus fait des calculs avec les exportateurs sur les offres du câble, et je sais que s'ils peuvent réaliser un demi-cent par boisseau ou moins, ils n'hésitent pas à accepter la commande; et tant et plus aussi j'ai constaté qu'ils acceptent l'offre lorsqu'elle n'implique pas la fraction de cent de profit, à seule fin de garder leurs communications étrangères et de ne pas permettre à d'autres de s'emparer de leurs affaires.

Avec ces chiffres, vous constaterez qu'il reste dans le compartiment A 10,000 boisseaux N° 2 du Nord évalué à 99 cents. L'exportateur de tête de ligne achète 10,000 boisseaux du n° 2 du Nord à 97 cents, et le prend du compartiment A. Il y attache un certificat, expédie un échantillon à Liverpool, le vend à 1 cent au-dessous du N° 1 du Nord et empoche $200 par le seul fait de choisir du grain m'appartenant et de l'approprier à ses propres combinaisons.

COMMENT LE FERMIER SUBIT DES PERTES.

Si tout ce grain était mis en compartiment ensemble et expédié de l'ensemble, il vaudrait 98 cents pour la vente à Liverpool, et le prix d'achat du fermier serait basé sur 98 cents plutôt que sur 97 cents, attendu que l'acheteur de Liverpool établit son offre sur le minimum de la qualité qu'il reçoit; et de cette façon les fermiers perdent 1 cent par boisseau sur 30,000 boisseaux ou $300 sur cette opération, et l'exploitant de l'élévateur de tête de ligne empoche la différence à chaque opération ou dans des opérations plus considérables. Mais le prix auquel le fermier vend le boisseau de n° 2 du Nord est abaissé par cette opération, et cet abaissement du prix se reporte sur des milliers de boisseaux. Le gain réalisé par cette sélection peut être encore plus considérable sur les grains de classement inférieur ou la variation des valeurs est plus étendue et présente en conséquence des gains plus forts à l'exploitant de l'élévateur, comme de plus lourdes pertes au fermier.

Les élévateurs de tête de ligne n'améliorent en aucune façon la valeur du grain, par la sélection ou par le mélange; ils ne font rien qui leur donne droit à l'argent

qu'ils empochent, et ils ne devraient pas être placés dans une position à empocher cet argent.

DÉDUCTION.

En 1908, la loi fut revisée, et sur de pressantes représentations, le gouvernement plaça des fonctionnaires additionnels à Fort-William et les chargea de surveiller le nettoyage, la mise en compartiments et la manutention du grain, d'empêcher le mélange et de voir que le grain soit nettoyé et élevé à la classe requise par le certificat de l'inspecteur. Je crois que, dans les circonstances, les fonctionnaires ont fait de leur mieux; mais les échantillons prélevés à Liverpool et que s'est procurés l'agent de la *Grain Growers' Association,* tels que vous les a décrits M. Mackenzie hier soir, fait voir qu'en 1909 et qu'en janvier 1910, des consignations de n° 1 Dur, de n° 1 du Nord et de n° 2 du Nord, sont arrivées à Liverpool avec une déduction de 2, 3 et 4 pour cent; sur un total de quarante, seulement cinq échantillons eurent moins de 1 pour cent; la totalité avait une déduction moyenne de 1½ pour cent, et quelques-uns des échantillons étant en outre inférieurs d'une classe à ceux requis par le certificat. Si vous songez que, même sur une consignation de 8,000 boisseaux, ce qui est la plus petite commande, 4 pour cent représente 320 boisseaux, ou $320, vous pouvez vous rendre compte quels profits énormes ont été réalisés dans cette opération.

Le sénateur Lougheed a demandé si cela s'était fait avec la connivence des fonctionnaires du gouvernement. Je n'en sais rien; mais je ne crois pas qu'il soit juste de placer un homme, dont le salaire probablement équivaut à peine au produit de la déduction sur un chargement de 16,000 boisseaux, dans une position où il pourrait être exposé à la tentation des exploitants d'élévateurs de tête de ligne de réaliser, sur une seule expédition, autant que lui procure une année de salaire à la condition de se fermer les yeux deux minutes. Mais je ne crois pas qu'il soit même nécessaire aux fonctionnaires de fermer les yeux, puisque le capitaine Richardson, de Kingston, a dit à sir Wilfrid Laurier, lorsqu'il reçut la délégation des fermiers, en décembre dernier, qu'il avait exploité des élévateurs depuis 41 ans et qu'il peut les exploiter à sa guise malgré tous les fonctionnaires chargés de le surveiller. Vous imaginez avec quelles difficultés s'exerce la surveillance d'un inspecteur dans un élévateur où une courroie de transmission de plusieurs centaines de pieds de longueur transporte le grain, où le mouvement d'une râcle, l'ouverture d'une soupape, l'adaptation d'une anche peut faire tomber le grain dans l'un ou l'autre des nombreux compartiments échelonnés de chaque côté de la courroie en opération, lorsque tous les employés de l'élévateur sont intéressés à profiter de toute occasion d'égarer le fonctionnaire inspecteur au bénéfice de leurs patrons.

Les échantillons de Liverpool, sans doute, représentent assez bien la qualité des expéditions faites à tous les ports du Royaume-Uni et de l'Europe; car il n'est pas à présumer que ce répréhensible état de choses existe seulement dans le seul port où il se trouve que les *Grain Growers* ont placé un agent pour prélever des échantillons. Cela prouve clairement que le grain n'était pas nettoyé au point de lui faire supporter la déduction que le grain pouvait subir en répondant au certificat de l'inspecteur; et comme le meunier de l'Etat ou le meunier étranger, au lieu d'avoir du blé en bon état, doit payer le déchet de chaque boisseau que l'élévateur n'a pas nettoyé, la différence de valeur va dans la poche de l'exploitant de l'élévateur. Vous pouvez vous rendre compte du profit de cette opération, surtout lorsque le fermier a payé le transport de ce déchet à Port-Arthur et que l'exploitant de l'élévateur le reçoit pour rien.

On a demandé à M. Bowers comment les élévateurs régionaux possédés par des compagnies combinées qui sont propriétaires d'élévateurs de tête de ligne peuvent payer plus pour le blé aux endroits où les élévateurs des fermiers ou les élévateurs particuliers leur font de la concurrence à ces élévateurs de tête de ligne et les écartent ainsi du commerce? Il a répondu à contre-cœur qu'il était possible que ces élévateurs ne fussent pas payés pour le poids entier. Il y a deux autres explications que je désire soumettre à votre comité. En l'achetant des fermiers régionaux, leur blé est presque

invariablement sujet à déduction, parce que, les facilités manquant et le coût de la main-d'œuvre étant fort élevé, le fermier ne peut nettoyer son grain comme le font les fermiers d'Ontario et de Québec avant de l'offrir en vente. L'acheteur original dit au fermier: " Je vais vous payer votre grain comme étant du n° 2 du nord, et bien que vous ayez 65 ou 69 boisseaux, je vais vous en payer seulement 63 ou 65 boisseaux, à cause du déchet qui s'y trouve"; et si la déduction n'est pas faite à l'élévateur de tête de ligne, ou si cette déduction ne s'élève qu'à la moitié de celle que le marchand a prévue, il y a un profit tout fait; et il n'y a pas de différence si la déduction est faite à l'élévateur régional ou à l'élévateur de tête de ligne lorsque tous deux ont les mêmes propriétaires. L'autre raison pour laquelle l'élévateur de ligne peut payer plus que l'élévateur régional vient du chiffre considérable des profits qu'on réalise sur les charges d'entreposage aux élévateurs de tête de ligne. Cela a une si grande importance que les élévateurs de tête de ligne trouvent profit à acheter du grain destiné aux élévateurs des chemins de fer et transporté à leurs entrepôts pour que soit compté l'entreposage sur ce grain. Voilà l'une des raisons qui expliquent que la Peavy Co. a 4,000,000 de boisseaux de grain entreposé dans ses élévateurs de Port-Arthur, et qui expliquent aussi le fait que cette compagnie n'est pas disposée à charger une prime à l'exportateur pour se procurer ce grain lorsqu'on demande une quantité de grain à l'endroit même. Le grand motif est, cependant, le profit considérable et sûr qui doit provenir des charges d'entreposage.

Dans leurs lettres lues au comité le premier jour, Dividson & Co. et Muirhead & Black ont plaidé qu'ils devraient être soustraits aux effets de cette loi pour montrer que même ces maisons doivent être assujéties aux règles les plus rigoureuses. Je rapporte ce qui s'est passé dans le cours des quelques semaines dernières. Un exportateur m'a demandé d'examiner des échantillons de six ou huit wagons de grain expédiés de l'élévateur de tête de ligne de Saint-Jean, N.-B. En regardant le premier échantillon, je le déclarai, à son apparence, du n° 3 du Nord; mais, à l'odeur, je le trouvai parfaitement imprégné de fumée et impropre à la fabrication de la farine, et ne pouvant être classé. Les autres échantillons appartenaient aux classes inférieures, 4 ou 5, et tous avaient les mêmes désavantages bien que portant de bons certificats. Heureusement, le préposé à l'élévateur de tête de ligne de Saint-Jean était soigneux, et il avait découvert des désavantages de ce grain avant de le placer dans les compartiments contenant ces classes régulières, et il l'avait mis dans des compartiments distincts en renvoyant les échantillons. Et l'élévateur prétendit—je crois que c'était Davidson & Co.—qu'ayant obtenu des certificats de blé nettoyé, sa responsabilité se trouvait couverte. L'exportateur avait payé le blé sur la foi des certificats; mais en connaissant les faits, il n'aurait pas expédié ce grain à son acheteur d'Angleterre, bien qu'il eût pu le faire légalement et même forcer cet acheteur à accepter son grain sur le témoignage du certificat, et l'acheteur d'Angleterre n'aurait eu aucun recours et n'aurait pas su de quel élévateur provenait ce grain; mais l'exportateur s'aperçoit ici de la chose, dans ce cas, et il se débat. Vous pouvez dire que l'inspecteur fut indûment influencé par le propriétaire de l'élévateur ou induit en erreur de quelque façon; mais je crois que l'explication la plus vraisemblable est qu'il n'a jamais soupçonné que du grain enfumé pût sortir d'un élévateur, ou qu'il avait un fort rhume affectant son odorat. Je cite ce fait à seule fin de faire voir que les inspecteurs eux-mêmes peuvent commettre parfois des erreurs, même en faisant de leur mieux pour accomplir leur devoir.

Par l'honorable M. Power:

Q. A ce qu'il me semble, les déclarations de M. Phippen étaient à l'effet de démontrer que les meuniers d'Ontario tirent de l'écumage?—R. Les meuniers ontariens n'ont pas une occasion de faire de l'écumage. Il faisait allusion aux meuniers de l'ouest de Fort-William.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que le comité est fondé à comprendre, d'après M. Phippen, que tous les meuniers canadiens qui avaient un agent à cet endroit eurent cette occasion.

L'hon. M. CAMPBELL.—C'est un malentendu. Le meunier ontarien peut aller là et y acheter les bons chargements ; mais il ne peut les expédier d'une seule traite à son moulin, parce qu'ils passent par les élévateurs de tête de ligne.

Le PRÉSIDENT.—Je sais que ce meunier d'Ontario se proposait de répandre l'impression que c'était lui, le meunier, qui possédait, à l'ouest des lacs, des moulins qui profitaient de cette situation.

Le sénateur Lougheed a demandé pourquoi les exportateurs ne réclamèrent point auprès de la Commission de contrôle s'ils n'étaient pas satisfaits de la qualité du grain sortant des élévateurs de tête de ligne. Une raison réside dans le fait que, si un chargement attend l'échantillon-étalon minimum, ils auraient à confirmer le classement; et une autre raison est que l'exportateur a assez d'ennuis sans en chercher d'autres dans la petite marge sur laquelle il opère; et, comme, aux termes de sa vente, tout ce qu'il demande est de fournir le certificat du gouvernement, il n'a rien à gagner, et, de fait, il ne voit jamais les échantillons de la classe de grain qu'il achète. C'est ainsi qu'il ne se trouve pas en état de réclamer auprès de la Commission de contrôle, sauf en de rares exceptions comme celle qui a été citée plus haut, qui se trouvait être un cas de grain expédié en voie directe par chemin de fer et ne fut découvert que par la vigilance des entreposeurs de Saint-Jean, N.-B.

Le sénateur Lougheed a aussi demandé s'il n'y avait pas une preuve que les classements étaient corrects dans le fait que des millions de compartiments sont expédiés d'une façon satisfaisante à la compagnie Ogilvie? Je dis non—les opérateurs sont des gens adroits. Ils savent que, propriétaire d'élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur, la compagnie Ogilvie connaît les classes de grain qu'elle reçoit; et si les opérateurs tentaient de lui expédier d'autre grain que de qualité moyenne, ils seraient immédiatement découverts et se trouveraient dans de mauvais draps. Mais les meuniers étrangers, et les autres meuniers de ce côté-ci, ne sont pas dans une position pareille, et ils sont exposés à des ennuis que les exportateurs n'ont point.

Permettez qu'on examine maintenant la déclaration que M. McKenzie vous a faite hier soir au sujet des quarante envois échantillons reçus à Liverpool. Le sénateur Young a demandé si l'on possédait une preuve absolue à leur égard et si l'on avait pu retracer le trajet de ce grain depuis son départ de Fort-William jusqu'à son arrivée à destination. Voyons cela en hommes d'affaires. Ici nous avons ces échantillons prélévés par un représentant des producteurs de grain, et nous avons les résultats.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Je cherchais moins à savoir si le témoignage de M, McKenzie était définitif, qu'à connaître qui a fait la sélection des échantillons?—R. Vous devrez poser cette question à M. McKenzie. Il a dit que les producteurs de grain nommèrent un représentant et que cet agent s'est procuré des échantillons à leur demande.

Q. Comme vous devez le savoir, il n'y a pas eu de sélection convenable de ces échantillons?—R. Je vous ai montré, en tant que la chose se rapportait aux élévateurs de transbordement, qu'il n'y avait pas de possibilité qu'ils aient quelque grain de déduction à y mélanger, parce que, d'après la loi, le blé doit leur arriver nettoyé. Si le blé ne leur est pas arrivé nettoyé, alors les élévateurs de tête de ligne étaient à blâmer. Le sénateur Young a présenté le cas, en disant: "Quelle garantie avez-vous eue que ce grain, expédié des élévateurs de transbordement, n'est pas de la qualité demandée; ne puis-je pas expédier, disons 10,000 boisseaux de N°3 du Nord

et 11,000 boisseaux de N° 2 du Nord, les mélanger ensemble dans la cale du bâtiment et me servir de deux certificats attestant du N° 2 du Nord?

L'hon. M. YOUNG.—Non, je n'ai pas spécifié la cale du bâtiment. Je parlais des élévateurs de transbordement; et je parlais du blé après qu'il fût arrivé à l'élévateur de transbordement.

Le TÉMOIN.—Et après qu'il eût été expédié des élévateurs de transbordement, c'est ce que je dis.

Q. Non, vous disiez la cale du bâtiment?—R. La cale du bâtiment allant au vieux pays, à Liverpool, précisément où ce grain est allé.

Q. Nous n'avons pas de garantie sur le trajet qu'il a suivi?—R. Il dit que s'il a été transporté directement de Fort-William à Montréal par bateau, alors la chose n'a pas été possible. Alors vous avez soulevé la question de savoir si, ayant été transporté en passant par les élévateurs de transbordement, il n'a pas pu à cet endroit être écarté de son chemin. Je vous ai fait voir que la déduction de un, deux, trois ou quatre pour cent ne pouvait pas avoir été prise dans l'élévateur de transbordement, parce que le grain de déduction ne se trouvait pas là, à moins d'y avoir été envoyé de l'élévateur de tête de ligne de Fort-William. Les exportateurs doivent se procurer du chemin de fer l'identité de ce grain. C'est le chemin de fer qui contrôle le grain aux élévateurs, et qui doit attester de l'identité de ce grain durant tout le trajet, jusqu'à ce qu'il arrive à l'acheteur de Liverpool. L'opération à laquelle le sénateur Young réfère, d'expédier du N° 3 et de le faire accompagner d'un certificat de N° 2, n'est pas possible; parce que l'acheteur, de l'autre côté, n'accepterait pas le document si le certificat d'identité n'était confirmé par la compagnie de transport et n'accompagnait l'expédition. Je n'ai aucun doute, mais ce blé est arrivé à Liverpool exactement dans le même état qu'à son expédition des élévateurs de tête de ligne. Permettez-moi d'attirer votre attention sur la période à laquelle la chose s'est produite. Ces échantillons furent prélevés durant octobre, novembre, décembre et janvier 1909-10. Et qu'est-ce que vous voyez se produire exactement à cette période? A la clôture de la navigation en 1910, nous nous rendons compte que l'inspecteur Gibbs, à Port-Arthur, fait rapport aux entreposeurs qu'il s'aperçoit que certains élévateurs de l'endroit ont expédié de grandes quantités de N° 1 du Nord et qu'il y a peu de N° 2. Je ne veux pas abuser des moments du comité, mais je dois vous faire part d'un extrait du rapport Castle sur cette affaire, que ces messieurs ont appelée une simple erreur ne comportant pas de conséquences matérielles, vu l'énorme quantité de grain manutentionné. Les amendes imposées par ce magistrat attestent que l'affaire n'était pas insignifiante, puisqu'elles s'élevèrent à $2,500 dans un cas et à $3,000 dans un autre. M. Castle dit, dans son rapport: "A l'élévateur de Port-Arthur, les expéditions ont excédé de 169,066 boisseaux les arrivages de N° 2 du Nord. De l'élévateur *Empire* il dit que les expéditions de N° 1 du Nord ont excédé de 437,884 boisseaux les arrivages." M. Wells était ici avec M. Searle, et ils ont tous deux fait allusion à cette affaire l'autre jour. Et que dit encore M. Castle? "Si l'on accordait une part raisonnable aux erreurs de mesure, on trouverait que la quantité de N° 1 du Nord expédiée au delà de la quantité normale équilibrerait à peu près l'expédition des autres classes N° 2 du Nord, N° 3 du Nord et N° 4 du Nord." Et ce n'est pas tout, messieurs. Nous voyons qu'à cette même époque exactement, lorsque ce grain arrivait à Liverpool, de qualité inférieure à celle qu'il aurait dû avoir, avec cette énorme déduction, nous trouvons qu'à cette même époque, après la clôture de la navigation, l'inspecteur Gibbs rapporte cette grave différence. L'entreposeur Castle prit des renseignements et une poursuite s'ensuivit. Nous sommes des gens d'affaires de bon sens: nous pouvons établir la relation de deux choses; et voilà comment se présente la preuve de l'état de choses dont M. Castle a révélé l'existence.

Le comité s'ajourne à 1 heure p.m. jusqu'après l'ajournement du Sénat, cet après-midi.

COMITE DES GRAINS.

Le comité se réunit à 3.15 p.m., vendredi, 24 mars 1911.

M. WATTS.—M. Searle m'a demandé de dire que les citations que j'ai faites de ses remarques ce matin, au sujet de l'approbation que M. Wells a donnée au mélange, se rapportaient seulement aux élévateurs publics. M. Douglass dit que les taux sont suffisants à couvrir toute dépréciation, etc., des élévateurs de tête de ligne et des élévateurs régionaux. Chacun doit se suffire à lui-même. M. Heffelfinger dit qu'on peut exploiter un élévateur régional si l'on n'a pas d'élévateurs de tête de ligne, et que les fonds engagés ont la protection des lois canadiennes. Après plusieurs avertissements, les élévateurs ont violé la loi canadienne et mélangé les qualités sous l'œil des nombreux fonctionnaires du gouvernement qui les surveillaient, et furent éventuellement condamnés, en deux cas qui furent jugés, à des amendes de $2,500 et de $3,000. Les articles 122, 123 et 124 sont le résultat de leur façon d'opérer, parce que l'on n'a pas trouvé d'autres moyens de leur faire respecter la loi. Ils n'ont point de raisons de se plaindre. Ils se sont attiré ces peines par leur propre conduite. Si le comité approuve ces articles de la loi, je crois que ces articles seront d'un grand avantage à tous, à l'exception de ceux qui ont des intérêts dans les élévateurs. Les meuniers n'ont pas demandé que ces peines fussent imposées. Il est officiel qu'à nos deux dernières assemblées annuelles nous avons demandé au gouvernement d'acquérir, par location ou autrement, les élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur et de les exploiter. Cela ferait partie d'un plan général qui serait d'ajouter ces grands élévateurs de tête de ligne à ceux que le gouvernement dirige déjà à Halifax, à Montréal et à Port-Colborne, et de compléter le circuit. Nous croyons que ce serait dans l'intérêt public et que cela donnerait satisfaction à tous les intéressés. Les exploitants se disent prêts à céder leurs intérêts au gouvernement. Ce serait un placement très profitable pour le gouvernement, en protégeant les intérêts des meuniers, des producteurs, des exportateurs et des marchands de grain, lesquels ont tous demandé au gouvernement de faire disparaître les difficultés au milieu desquelles ils opèrent. Ce serait là, croyons-nous, une solution facile, raisonnable et pratique de toute la question.

M. le président et messieurs, je vous remercie de votre bienveillante attention, et je m'excuse d'avoir pris votre temps, en alléguant l'importance des intérêts des meuniers, que je représente.

Par l'honorable M. Davis:

Q. L'autre jour, répondant à une question relative à ces poursuites, M. Gage a dit qu'il avait été poursuivi pour ce qu'il a appelé un *prêt*. Qu'entendez-vous par un *prêt de blé?*—R. Je me rappelle qu'il a dit avoir eu l'habitude depuis des années de prêter du grain. Très souvent, un expéditeur de l'Ouest ou un exploitant de Winnipeg fait inspecter des chargements à Winnipeg. Il a, à l'élévateur de Fort-William, un bâtiment qu'il veut charger; et, plutôt que d'acheter du grain à l'élévateur de tête de ligne qui se trouve à l'endroit même, à Fort-William, on a pris l'habitude de demander aux propriétaires de l'élévateur: "J'ai ces connaissements, et vous avez là un lot de blé; prêtez-moi ce blé". La conséquence est que si j'avais, à l'endroit même, du blé que je voudrais vendre, je ne pourrais pas le vendre; mais si le blé n'avait pas été prêté par l'élévateur, l'homme qui chargeait le bâtiment aurait à s'adresser à moi ou à d'autres possédant du blé à l'endroit même, m'achèterait mon blé et le paierait. Voilà une des manières dont la chose se pratique. La chose se fait aussi quelquefois à l'extrême fin de la saison, lorsque le blé de décembre est de

deux ou trois cents plus bas que le blé comptant sur place et que les élévateurs le prêtent à quelqu'un qui désire expédier le blé comptant au delà des lacs en profitant des taux inférieurs; et ils le remplacent par le blé à bon marché lorsqu'il arrive dans le cours du mois. Sans doute l'opération est très profitable à celui qui a fait expédier le blé au delà des lacs; mais elle est plutôt désavantageuse à celui qui est propriétaire du blé qui a été emmagasiné, parce que, autrement, il l'aurait peut-être vendu pour charger le bâtiment. Il paie l'emmagasinage et l'intérêt, et son blé est remplacé par du blé qui lui fera subir plus tard une baisse de deux ou trois cents par boisseau.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. En suposant que mon blé est emmagasiné dans l'élévateur, le propriétaire de l'élévateur prendrait-il la responsabilité de vous prêter mon blé ou à quelque autre exportateur?—R. Cela s'est fait dans le passé.

Par le Président:

Q. Au fait, vous dites qu'un homme chargeant un bâtiment pour l'expédition est allé demander à quelqu'un de lui prêter du blé ne lui appartenant pas, que, pour lui rendre service, on lui a prêté du blé appartenant à d'autres, et que ces autres à qui appartenait le blé ne purent vendre leur blé parce que les gens de l'élévateur avaient prêté ce blé leur appartenant, et n'appartenant pas aux gens de l'élévateur?—R. Oui, monsieur, cela a été fait.

Q. Le cas que vous signalez est-il de ceux qui ont été rapportés ici?—R. Je ne puis dire exactement quel cas c'était. On a dit que le blé n'était pas arrivé à l'élévateur; qu'il était sur le chemin.

Q. C'est un détail. Pouvez-vous fournir au comité quelque preuve directe que le prêt du blé signifie le fait d'un homme qui n'a pas de blé et qui prête du blé appartenant à d'autres, causant ainsi un état de choses tel que celui que vous rapportez; vous dites que cela a été fait. Pouvez-vous me donner quelque renseignement direct qui puisse établir un cas pareil?—R. Non, je ne pense pas le pouvoir; je ne suis pas venu ici préparé à répondre à cette question.

Q. Vous y avez répondu et vous avez dit, sur votre propre responsabilité, que la chose est vraie?—R. J'ai dit que la chose s'est faite dans le passé.

Q. Vous devez savoir que la chose a été faite?—R. On m'a répété la chose en diverses occasions.

Q. Vous l'avez entendu dire?—R. Oui, et ce n'est pas à ma connaissance personnelle.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Quelle garantie les élévateurs prennent-ils des personnes qui empruntent le blé; ces personnes donneraient-elles en garantie les feuilles d'expédition se rapportant au blé en route?—R. Si les élévateurs prêtaient le blé à un étranger, cet étranger donnerait en garantie les feuilles d'expédition.

Q. Il peut donner du comptant en garantie?—R. Oui.

Q. En tout cas, l'entreposeur ne serait guère disposé à prêter du blé sans de bonnes garanties?—R. Je ne crois pas; et il en est responsable par son cautionnement. Je ne crois pas qu'il y ait danger de perte dans cette opération.

Q. C'est une contravention à la loi?—R. Certainement, c'est contraire à la loi; autrement les inculpés n'auraient pas été condamnés à des amendes à cause de cela.

L'hon. M. DAVIS.—On a parlé hier de deux genres d'élévateurs, d'un élévateur public où l'on ne permet aucun mélange, et d'un élévateur où l'on permettrait le mélange. Quelle est votre opinion?—R. J'ai exprimé mon opinion dans mes remarques, ce matin.

Q. Croyez-vous que des élévateurs publics se trouveraient désavantagés dans un cas semblable?—R. Oui, à en juger par les déclarations de M. Heffelfinger.

L'hon. M. Power.—Je comprends que M. Watts comparaît pour la *Dominion Millers' Association*; et comme je lis l'article 123 projeté, il ne s'applique aux meuniers qu'en d'exceptionnelles circonstances, et l'adoption de cet article ne saurait les injurier?—R. Les amendements que le Board of Trade a soumis, et qui ont été endossés par la *Dominion Millers' Association,* demandent que de nouveaux articles soient mis dans le bill pour se rapporter à ce qu'ils appellent les élévateurs de moulins, pour que les élévateurs de moulins soient soustraits aux effets de ce bill. Je crois que l'article 123 auquel vous référez dit: "Toutefois, cet article ne doit pas s'appliquer à quiconque possède, administre un élévateur de tête de ligne ou possède des intérêts dans un élévateur de tête de ligne mis en opération ou exploité en correspondance avec quelque moulin à farine situé à la même tête de ligne que cet élévateur."

Q. Je demande si l'adoption de cette clause affecterait les meuniers?—R. Je ne le crois pas; mais, afin de nous en assurer absolument, nous avons suggéré quelques amendements.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous ne voulez pas du tout être soumis à l'effet de cette clause?—R. Tous nos moulins se trouvent à l'est de Fort-William, et ainsi nous ne pouvons être assujétis aux effets de cette clause.

L'hon. M. Power.—Vous avez dit que le certificat de l'inspecteur du Dominion à Fort-William est considéré comme final à Liverpool? D'autres ont déclaré au contraire que les marchands anglais préféraient acheter sur échantillons?—R. Je crois avoir pleinement répondu à cette question dans mon témoignage de ce matin.

Q. Je voulais seulement m'en assurer?—R. A ce propos j'ai dit que les ventes des exportateurs de ce côté sont absolument régies par le certificat du gouvernement, lequel est final aux yeux de l'acheteur éloigné. Lorsqu'il achète du blé, l'acheteur d'Angleterre s'appuie sur le certificat du gouvernement et achète le grain pour ses besoins futurs; mais si, lorsqu'il arrive, le grain n'est pas de la qualité que, à son avis, le certificat atteste, alors, lorsqu'il fera une offre pour du grain de la même qualité, il établira son offre sur la qualité du grain qu'il a reçu et non sur la qualité exigée par le certificat du gouvernement. C'est dans ce sens qu'il achète sur échantillon.

Q. Si je comprends bien, c'est seulement dans le cas où du blé, vendu sur le certificat de l'inspecteur du gouvernement, n'a pas répondu à la qualité exigée par ce certificat, que l'on achète ensuite sur échantillons?—R. Ce n'est pas une vente sur échantillons par la suite; mais, par la suite, on base sur les échantillons la valeur du grain.

L'hon. M Campbell.—Si le marchand achète 50,000 boisseaux de N° 1 du Nord, il l'achète en supposant qu'il recevra du N° 1 du Nord; et quand le grain arrive, ce n'est que du N° 2 ou du N° 3; alors la prochaine fois qu'il achètera du N° 1 du Nord, le marchand établira son prix sur le N° 2?—R. Peut-être rendrions-nous la question plus claire en étudiant à nouveau le tableau des prix.

Par l'honorable M. Power:

Q. Non, merci; je ne m'enquiers point de cette question. Corrigez-moi si je suis dans l'erreur. Vous avez dit que si le grain, vendu à Liverpool sur le certificat de l'inspecteur du gouvernement, n'était pas réellement de la qualité fixée par le certificat, le marchand effectuerait tous ses autres achats sur échantillons? Il aurait à voir le grain pour être certain d'obtenir la qualité qu'il achète?—R. J'ai dit que le marchand ne pouvait acheter sur échantillons des mois à l'avance, parce qu'il n'aurait pas les échantillons.

ANNEXE No 1

Q. Vous avez fait une autre déclaration qui m'a beaucoup frappé. J'ai compris que vous avez déclaré qu'à Minneapolis un acheteur paie le grain avant qu'il soit entré à l'élévateur trois cents de plus par boisseau qu'après qu'il est entré à l'élévateur?—R. Oui, et vous pouvez voir tous les jours dans les journaux les prix auquel est coté le N° 1 du Nord sur voie—le prix est maintenant établi à un cent et demi ou deux cents de plus qu'il sera en mai. En décembre, on établissait le prix à deux ou trois cents passé décembre, ou trois cents et demi de plus.

Q. Vous avez fait une autre déclaration qui ne me parait pas s'accorder avec certains autres témoignages. Vous avez dit que le blé arrive à Liverpool dans le même état qu'il avait en quittant les élévateurs de tête de ligne?—R. Oui.

Q. S'il en est ainsi, veuillez donc m'expliquer comment le fermier peut souffrir de ce qui peut survenir après que son grain est entré à l'élévateur de tête de ligne et qu'il en a reçu le prix?—R. Le fermier peut être atteint si le grain entre à l'élévateur de tête de ligne sujet à une déduction de quatre pour cent. Et ce grain est souvent sujet à une déduction de deux, trois et même quatre pour cent. Au fait, M. Headly Shaw, président de la *Kenora Milling Company*, a dit que la totalité du blé qui est allé à ce moulin a subi une déduction de un ou un et demi pour cent. Si le grain arrivant à l'élévateur est sujet à une déduction de 4 pour cent, que cette déduction n'est pas enlevée, le meunier anglais aura quarante boisseaux de blé, mais il aura de la saleté au lieu du grain. On impose cette déduction de quarante boisseaux au fermier qui expédie son blé de l'intérieur, et le fermier a à payer le transport à Fort-William de ces quarante boisseaux de déduction. Le meunier anglais paie pour quarante boisseaux de déchet alors qu'il devrait avoir pour son argent quarante boisseaux de grain; aussi, la prochaine fois qu'il achètera, il ne paiera pas $1 le boisseau parce qu'il s'y trouve tant de perte; et la prochaine fois, il paiera 96 cents au lieu de payer $1. Le prix que reçoit le fermier, en fin de compte, est établi sur le prix de Liverpool; aux prochaines ventes, le prix a baissé, et le fermier est payé sur le pied de 96 cents au lieu d'un dollar.

Q. Dois-je comprendre que vous dites que si le blé arrive à l'état de malpropreté à l'élévateur, il est expédié dans le même état à Liverpool?—R. Cela ne devrait pas être; tout grain sortant des élévateurs de tête de ligne devrait être absolument net, conforme à l'étalon.

Q. Alors, d'après vous, les fonctionnaires du gouvernement devraient voir que les choses se fassent ainsi?—R. Oui.

Q. Alors, d'après vous, les fonctionnaires du gouvernement ne remplissent pas leurs devoirs?—R. Je ne puis expliquer cela. Je rapporte simplement le fait. Voilà en effet que quarante chargements arrivés à Liverpool témoignent de cet état de choses. Vous avez tiré des conclusions à la suite de votre déclaration que le gouvernement mettrait un terme à toutes irrégularités en se chargeant de ces élévateurs.

Q. Si le gouvernement se chargeait des élévateurs, ces élévateurs seraient probablement inspectés par les mêmes inspecteurs que maintenant?—R. Oui, monsieur.

Q. Et si ces inspecteurs ne remplissent pas leurs devoirs maintenant, est-il vraisemblable qu'ils les rempliront davantage lorsque les élévateurs seront devenus la propriété du gouvernement?—R. Actuellement, il y a un inspecteur pour probablement dix ou quinze employés de l'élévateur. Chacun de ces employés est intéressé de même que l'exploitant de l'élévateur, et chacun travaille au mieux des intérêts de l'exploitant. Si le gouvernement exploitait ces élévateurs, tous ces employés deviendraient employés du gouvernement, et ils n'auraient point d'intérêts opposés aux devoirs de l'inspecteur; mais ils aideraient au contraire l'inspecteur à faire observer les lois du gouvernement en tout et partout.

Q. A supposer qu'une puissante maison achète de blé d'un élévateur du gouvernement, ne pourrait-elle pas intéresser des employés du gouvernement pour leur faire donner à ce blé la qualité qu'elle désire?—R. Sans doute la chose est toujours pos-

sible; mais, quand c'est le gouvernement qui fait l'exploitation, il n'y a pas autant d'occasions que dans l'autre cas. Pas plus qu'avec vos officiers de douane ou ceux du revenu de l'Intérieur. Nous n'entendons pas parler de choses pareilles où les inspecteurs du gouvernement ont un contrôle absolu.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous appuyez quelques-uns de vos arguments sur ces échantillons de Liverpool; comment ces échantillons ont-ils été prélevés à Liverpool?—R. Je ne sais pas. J'appuie simplement mes raisons sur le témoignage de M. McKenzie.

Q. Vous n'avez pas de renseignements sur la question de savoir si ces échantillons furent prélevés de cette manière pour les fins de l'inspection?—R. Non, monsieur. Je présume que lorsque les employés reçurent instructions à Liverpool de prendre des échantillons dans ce but, ils les prirent convenablement parce que nous voyons que, lorsqu'ils apportèrent ces échantillons, ils furent soumis aux inspecteurs ou aux experts de Winnipeg pour établir les qualités, et nous présumons qu'ils ne sont point partis d'une fausse donnée pour édifier une affaire de ce genre.

Q. Relativement aux certificats, vos premières remarques, en exposant vos vues, m'ont donné l'impression, et à d'autres aussi, que le certificat est final dans tous les cas?—R. Le certificat est absolument final sur le marché de Liverpool et sur les autres marchés anglais.

Q. Mais non pas à l'égard du meunier d'Ontario ou du meunier de Québec, que vous représentez; il n'est pas final?—R. Il est final dans toutes les opérations ordinaires, à moins qu'il ne se rapporte à un seul chargement de wagon de chemin de fer. Il n'est pas final lorsqu'il se rapporte à un chargement de wagon faisant tout son trajet par chemin de fer; parce qu'alors il y a chance de conserver l'identité du blé et d'envoyer un inspecteur d'Ontario pour prélever un échantillon. Il n'y a pas longtemps, j'eus un cas de ce genre. Il m'en a coûté plus de $10 pour me tenir sur la voie jusqu'à ce que l'inspecteur se présentât et, plus exactement, jusqu'à ce qu'il se rendît à Winnipeg et jusqu'à ce que fût rendue la décision de l'inspecteur en chef, un de la Commission de Contrôle, sur la question de savoir si mon blé était ou non de la qualité.

Q. Quel en fut le résultat?—R. En ce cas, le blé n'était pas de la qualité.

Q. Il y a une occasion d'obtenir un contrôle si vous le désirez?—R. Si l'on peut conserver l'identité du grain, et se procurer un échantillon exact de tout le chargement.

Q. A ce qu'il me semble, vous estimez que l'identité du grain est sauve une fois que vous êtes débarrassés de ces transgresseurs de Fort-William et de Port-Arthur?—R. Oui.

Q. Alors, l'identité du grain serait conservée dans la traversée des lacs?—R. Elle est conservée, si j'achète un chargement complet; mais elle ne l'est pas si, comme le font la plupart des meuniers d'Ontario, le grain est acheté et expédié par les lacs par lots de dix ou de vingt mille boisseaux; ils achètent un seul wagon, et il n'y a absolument pas de nécessité en ce cas de faire faire un contrôle. Je n'ai jamais entendu parler d'un seul cas où l'on ait essayé de faire faire ce contrôle.

Q. Si vous prenez un chargement d'un compartiment de cale où se trouvent 20,000 boisseaux en mauvais état, le reste du chargement de cale ne serait-il pas en aussi mauvais état?—R. Non, il n'est pas nécessaire qu'il en soit ainsi.

Q. Vous pouvez prendre un chargement de bonne qualité, et le reste peut être de qualité inférieure?—R. Autrement dit, la plupart de ce grain peut être bon, et un chargement peut être de qualité inférieure, surtout si le grain n'était pas convenablement nettoyé.

Q. Et il peut en être ainsi dans le prélèvement des échantillons? Vous pouvez prélever un bon échantillon, aussi bien qu'un mauvais?—R. Certainement, si vous ne prenez pas les soins voulus pour prélever les échantillons.

Q. Si vous suspectez un des compartiments du bateau, vous pouvez faire faire le contrôle de toute la cargaison.—R. Oui, si je suis prévenu à temps pour faire venir

les inspecteurs avant que certaine quantité de ce blé ne soit expédiée des élévateurs ou que ne se fasse quelque chose d'analogue; mais nous ne savons rien avant que le blé arrive à nos moulins.

Q. N'est-il pas acquis que, par la manière dont se charge un vaisseau à même un élévateur, vous êtes plus à même de vous rendre compte des désavantages de ce genre que vous ne l'étiez autrefois?—R. Sans aucun doute, il s'est fait une grande amélioration.

Q. Autrefois, un expéditeur pouvait charger à Fort-William et à Port-Arthur 100,000 boisseaux de blé, et il pouvait faire son chargement de deux ou trois entrepôts?—R. Oui.

Q. Et un entrepôt blâmerait l'autre?—R. Oui.

Q. Et cette manière de faire a cessé, et vous avez moins de difficulté qu'auparavant à établir les irrégularités?—R. Sans aucun doute.

Q. Nous opérons ainsi dans le bons sens?—R. Certainement; nous avançons dans la bonne voie.

Q. Vous avez formulé quelques plaintes au sujet des chargements de wagons individuels, et vous avez parfois exercé votre droit d'intervention?—R. Oui.

Q. Vous avez dit, cet avant-midi, que le mélange était permis d'après la loi?—R. Oui.

Q. Avez-vous voulu faire comprendre au comité que le mélange était permis dans de grandes proportions?—R. Dans d'aussi grandes proportions qu'autorise la loi, mais pas du tout dans les qualités supérieures.

Q. Peut-être était-ce sans intention, mais vous avez donné l'impression que le mélange pouvait être permis sur toute la ligne et que la loi était défectueuse?—R. Oh, non.

Q. Ce n'était pas votre intention?—R. Pas du tout dans ce sens. J'ai pensé que chacun des messieurs de ce comité avait l'impression que j'aurais eue moi-même: qu'aucun mélange n'était permis dans aucune circonstance, et que si le blé d'un fermier était dur, et s'il était séché, il perdrait sa valeur, parce qui'il aurait été dur et ne pourrait être inspecté et ne pourrait être mis dans aucune autre classe que celle du blé rejeté. Il en est ainsi du blé niellé; la nielle lui enlève de sa valeur, et le propriétaire de ce grain n'a pas pu le nettoyer ou l'utiliser par la suite. La loi pourvoit soigneusement que le grain qui a été traité contre la nielle ou l'humidité ou autre chose de ce genre ne puisse être classé dans une classe non supérieure au n° 3 du Nord, et à laquelle l'inspecteur considère que ce grain est propre, et de cette façon, défalcation faite des frais de nettoyage ou de séchage, ce blé peut recouvrer sa valeur et être mélangé avec la qualité qu'il aurait eue s'il ne s'était pas trouvé dans cet état.

Q. En résumé, le mélange qui s'opère sous le régime de la loi actuelle est seulement permis à cette classe de blé qui doit passer par les élévateurs de traitement, si la loi est observée?—R. Oui, c'est cela.

Q. Ce blé a besoin d'être traité dans un élévateur muni de machines spéciales?—R. Oui.

Q. Et qui ne sert qu'au traitement du grain?—R. Oui.

Q. En expédiant du blé par voie de Buffalo, ne se peut-il pas que quelques-uns de nos blés dont vous vous êtes plaint, et qui arrivent de l'autre côté, aient pu être altérés dans ce trajet?—R. On m'a dit que le blé qui était en entreposage à Buffalo ne pouvait être altéré.

Q. Permettez-moi de vous demander comment le gouvernement américain fait l'entreposage du blé?—R. Je ne suis pas renseigné positivement sur ce sujet.

Q. Je suis informé qu'aux Etats-Unis on fait l'entreposage par la quantité et non par la qualité?—R. Je ne puis vous dire ce qui en est.

M. Searle.—C'est exact.

Par l'honorable M. Young:

Q. Si cela est ainsi, ce grain peut-il être mélangé si un particulier expédiait diverses qualités d'à peu près le même grain?—R. Je dois dire, si la chose est exacte, et je ne l'ai jamais comprise ainsi, que le gouvernement de la Puissance ne devrait jamais émettre un certificat....

Q. Laissons de côté le gouvernement et l'émission des certificats. Vous parlez de ce qui devrait être, et je voudrais parler de ce qui est. N'y aurait-il pas de possibilité de faire du mélange sur le trajet de Buffalo si l'on agissait correctement à l'égard des opérations d'entreposage?—R. Il pourrait y en avoir, d'après ce que je sais.

Q. Pouvez-vous en dire davantage?—R. Je dis qu'il existe une possibilité.

Q. Une forte possibilité?—R. Je ne puis dire.

Q. Vous illustriez cela par votre charte. Je crois que vous avez fait voir, dans vos remarques d'avant-midi, qu'une sélection s'effectuant dans la mise en compartiments des chargements de wagons fait recouvrir les différentes qualités de grain d'une même couche de surface et laisse l'autre grain dans un autre compartiment contenant censément la même qualité de grain d'une valeur beaucoup plus grande?—R. Oui.

Q. Vous remarquerez que l'article 126*a* de l'ancienne loi dit: " Tout grain entreposé comme susdit doit être mis en compartiment sous la direction, surveillance et contrôle de l'inspecteur, du sous-inspecteur ou de l'officier chargé de l'inspection. L'inspecteur, le sous-inspecteur ou l'officier chargé de l'inspection ont un entier contrôle sur tout le grain des élévateurs de tête de ligne, et il ne doit pas être expédié, transporté ou enlevé de grain d'un élévateur de tête de ligne sans son autorisation ".

Et le paragraphe 3 de l'article 126*a* dit: " Il ne doit pas être transporté de grain, d'un compartiment à un autre, sans l'autorisation de l'officier compétent chargé de l'inspection, lequel doit noter ce transport dans des registres appropriés ".

Le système que vous indiquez aujourd'hui aurait été entièrement suivi avec la collusion et la connivence de ces divers officiers?—R. Je ne le pense pas.

Q. Aux yeux de la loi qui dit que l'opérateur d'un élévateur de tête de ligne ne fera de mise en compartiments qu'en suivant les instructions et que sous la surveillance de l'officier, je cherche à savoir si notre loi a des échappatoires ou si elle est fermée?—R. La loi est bonne, si on peut la faire observer; mais l'expérience du passé, au sujet de laquelle nous discutons, et les 40 échantillons démontrent que la loi n'a pas été observée; et la même chose peut être établie...

Q. Je crois que M. McKenzie nous dirait à quoi nous en tenir au sujet de ces échantillons, et que ces échantillons venaient à ces élévateurs. Pour appuyer votre théorie, ne faudrait-il pas que tous ces officiers fussent de complicité dans la violation de la loi?—R. Je ne pense pas.

Q. Qu'est-ce que la loi exige?—R. Cela dépend entièrement du nombre d'officiers placés dans l'élévateur, et de quels moyens dispose cet élévateur d'éluder la loi; mais si l'on donne à un officier plus de surveillance qu'il n'en peut exercer continuellement, il n'est pas nécessaire qu'il se fasse complice pour que la loi soit éludée, si les autres employés de l'élévateur ont quelque intérêt à l'éluder.

Q. Les meuniers ont un élévateur à Goderich?—R. Oui.

Q. Une compagnie à fonds social?—R. Oui.

Q. Je suppose que diverses corporations de minoterie ont des intérêts dans cet élévateur?—R. Quelques-unes.

Q. Cet élévateur est un de ceux qui ont donné des bénéfices. J'ai compris que vous avez dit qu'il produisait du 10 p.c. ou davantage?—R. Oui.

Q. Ce dividende n'est-il pas produit par le fait de l'association de ces meuniers avec cet élévateur?—R. Seulement dans une mesure très restreinte.

Q. Je suppose que, comme hommes d'affaires, et ayant fait des placements là-dedans, ils envoient leur grain de ce côté?—R. Oui, mais il n'y a qu'un nombre limité de moulins qui sont tributaires de cet élévateur, et c'est à son avantage que les achats

s'effectuent par son intermédiaire. En plusieurs cas, il leur est plus avantageux d'acheter par l'intermédiaire de l'élévateur de Point-Edward ou de celui d'Owen-Sound, ou de leur élévateur de Tiffin, selon le cas, et d'après la différence des taux.

Q. Quelle est sa contenance?—R. Un million de boisseaux.

Q. Combien de grain y avez-vous fait passer l'année dernière?—R. Je n'en ai pas la moindre idée.

Q. A peu près?—R. La quantité la plus approximative que je puisse donner est celle que M. Loud a dite, environ quatre ou cinq millions de boisseaux.

Q. Avec une contenance d'un million de boisseaux?—R. Jusqu'à l'hiver dernier, cet élévateur n'avait pas une contenance d'un million de boisseaux.

Q. Quelle était sa contenance?—R. 500,000 boisseaux.

Q. En prenant pour exacts les chiffres de M. Loud, il a fixé votre quantité à quatre ou cinq millions de boisseaux?—R. Oui.

Q. Vous avez rempli cet élévateur huit fois?—R. Oui.

Q. Ce sont là des affaires joliment actives pour n'importe quel élévateur?—R. Ce sont de très bonnes affaires.

Q. C'est de beaucoup au-dessus de l'ordinaire?—R. Je ne pourrais répondre là-dessus. Les propriétaires de l'élévateur de Port-Arthur nous ont dit avoir reçu 30,000,000 de boisseaux de grain à leur élévateur, l'an dernier, et la contenance de cet élévateur est de sept millions de boisseaux, c'est-à-dire qu'ils ont entièrement rempli quatre fois leur élévateur.

Q. Et Goderich est mis dans un état d'infériorité par le fait qu'il n'y a à cet endroit qu'un nombre limité de moulins bénéficiant de cette distribution. A supposer que cet article 123, avec cette réserve, soit mis à exécution, comment en seriez-vous affectés? Ne seriez-vous pas atteints, par cet article, même contenant cette réserve?—R. Je ne sais pas. Je n'y ai jamais pensé. J'étudierai cet article. Je peux avoir aidé à piquer quelqu'un.

Q. Vous semblez admettre qu'il y a quelqu'un de piqué?—R. Je crois qu'il y a une distinction à faire ici; il s'agit d'un "élévateur de tête de ligne", et celui-ci est un élévateur de l'Est.

Q. La Commission n'a-t-elle pas le pouvoir de définir ce qu'est un "élévateur de tête de ligne"?—R. Certainement.

Q. Vous pouvez faire la traversée sur le même bateau que les autres?—R. Cela se peut; et la chose est possible si les conditions qui existent à l'élévateur de tête de ligne sont semblables à celles qui existent à l'élévateur de tête de ligne de Fort-William, et s'il y a un même intérêt à déclarer cet élévateur un "élévateur de tête de ligne."

Q. Estimez-vous que c'est une proposition raisonnable à faire à un actionnaire?—R. Les conditions ne sont pas les mêmes.

Q. Pensez-vous que ce serait agir correctement à l'égard de ces gens, si nous décidions de supprimer cet élévateur?—R. L'élévateur de Goderich n'a pas d'élévateurs régionaux pour l'alimenter, et il n'en peut avoir; il n'a rien à faire avec le grain tant que le grain n'est pas passé par l'élévateur régional et n'a pas reçu le certificat du gouvernement.

Q. Est-ce la tête de ligne du trajet par les lacs?—R. Non, pas dans ce sens de l'expression; c'est ce qu'on appelle un élévateur de transbordement.

Q. Ce n'est pas la tête de ligne du trajet par les lacs, comme l'autre est la tête de ligne des communications par eau de ce trajet; l'une des têtes de ligne nécessaires pour atteindre le bord de la mer?—R. Oui.

L'hon. M. Young.—Lisez attentivement l'article 123: "Aucune personne possédant, administrant ou exploitant quelque élévateur public de tête de ligne ou autrement intéressée aux opérations de tel élévateur, ne doit acheter ou vendre du grain ou être intéressée de quelque autre manière à l'emmagasinage du grain." L'effet de cet

article n'atteindrait-il pas vos gens s'ils achetaient ou vendaient du grain sans s'appuyer sur une combinaison d'élévateur régional?—R. Non, monsieur; les meuniers ne vendent pas de grain; ils le moulent.

Q. N'achètent-ils pas?—R. Oui; mais l'élévateur de Goderich n'achète ni ne vend de grain.

Q. Quelle serait la différente position d'un individu qui achèterait du grain, qui produirait de la farine ou qui exporterait de la farine? Est-il un acheteur?—R. La chose peut se lire de cette façon, mais je ne pense pas que telle soit l'intention de la loi. Il faudrait peut-être une modification. Mais si vous comparez le paragraphe 1 avec le paragraphe 2, l'intention de la loi se manifeste, et cette intention n'est pas d'entraver de quelque façon un élévateur employé accessoirement à des moulins à farine.

Q. Veuillez donc me dire pourquoi vous faites une distinction entre un particulier qui possède un moulin dépendant de son élévateur, et celui qui possède un moulin à cent milles plus loin? Pourquoi est-il permis à celui-ci d'exercer cette classe d'opérations, et défendu à l'autre? Je fais une distinction entre les meuniers?—R. Je crois qu'il est raisonnable que lorsqu'un particulier a son élévateur au même endroit que son moulin, il puisse avoir des facilités pour exploiter son moulin, et ces facilités sont prévues à l'article 123, paragraphe 2, qui dit que la Commission doit édicter, pour l'exploitation de cet élévateur, les règles qui peuvent être jugées nécessaires sous l'autorité de la loi. Je présume que la Commissiin établira les règles qu'elle jugera à propos d'établir pour la régie de l'élévateur de Goderich; par la même occasion, si elle le juge à propos, elle peut le déclarer élévateur de tête de ligne.

Q. Etes-vous exposés à ce danger?—R. Sans aucun doute. Si, dans sa sagesse, la Commission croit devoir le déclarer élévateur de tête de ligne, bien qu'il se trouve situé sur ce côté-ci des lacs, et qu'il ne soit élévateur de tête de ligne dans aucune acception du terme, et qu'il est ainsi stipulé dans un autre article de la loi, la Commission pourrait le déclarer un élévateur de tête de ligne; elle pourrait aussi, je suppose, déclarer élévateur de tête de ligne ceux de Winnipeg ou de Brandon, si, dans sa sagesse, elle le jugeait à propos.

Le PRÉSIDENT.—L'article 121 de cette loi dit: "Aux articles de la présente loi qui suivent, depuis l'article 122 jusqu'à l'article 149." Cela comprend l'article au sujet duquel nous discutons. "Dans ces deux articles inclusivement, à moins que le contexte ne l'exige autrement, *élévateur de tête de ligne* comprend un élévateur public dans la division d'inspection de l'Est." Qu'est-ce que cela signifie, sinon élévateur de tête de ligne?—R. C'est sans doute un élévateur de tête de ligne.

Par l'honorable M. Young:

Q. A propos des prix de Minneapolis, vous nous avez donné l'impression que le blé valait parfois deux ou trois cents de plus par boisseau à Minneapolis qu'après être passé par l'élévateur de tête de ligne à Duluth?—R. Je n'ai pas fait mention de Duluth à ce sujet; mais j'ai dit qu'on a payé, pour du n° 1 du Nord, avant qu'il fût entré à l'élévateur, deux ou trois cents, une moyenne de trois cents par boisseau de plus qu'après qu'il y fût entré. Mais cela se passait à Minneapolis. Je n'ai pas fait mention de Duluth.

Q. Cependant, dans quelques élévateurs. Désirez-vous nous faire comprendre que le blé perdait de sa valeur par le fait de son entrée à l'élévateur et des opérations de l'élévateur?—R. C'est ce que j'ai compris.

Q. Connaissez-vous assez le marché de Minneapolis pour nous dire s'il est vrai ou non que plusieurs de ces chargements de grain, les chargements sur lesquels on paie des primes, sont expédiés directement aux moulins?—R. J'ai compris qu'on achetait directement.

Q. Et la concurrence de ces meuniers met généralement le blé à prime, et ce n'est pas l'exportateur que paie la prime?—R. Evidemment, l'acheteur est précisément à l'endroit où le blé peut être utilisé.

Q. Vous avez donné le mot de la situation en mentionnant le n°.1 du Nord?—R. Oui.

Q. Et pour cette classe de blé, par conséquent, un meunier est d'autant plus disposé à payer une prime que ce blé fera un plus long trajet sous son contrôle?—R. Oui.

Q. Alors, ce n'est pas à cause de son entrée à l'élévateur que le blé est à plus bas prix, mais à cause de la concurrence des meuniers qui en a élevé le prix avant qu'il soit expédié aux élévateurs?—R. Pourquoi le meunier ne l'achète-t-il pas en dehors de l'élévateur à trois cents de moins?

Q. Une raison me frapperait que le fait de mettre le blé à l'élévateur coûte quelque chose; il y aurait de l'entreposage à payer?—R. Oui.

Q. Et si on prend ce blé sur voie, on n'aurait rien à payer si ce n'est pour le faire passer d'après des commandes?—R. Il y aurait quelque chose à payer pour une partie de ce blé.

Q. D'autre part, on obtiendrait le choix des chargements au-dessus de la qualité officielle de la classe?—R. Il n'est jamais question de cela; on dit "du n° 1 du Nord". en termes généraux, et il se vend aujourd'hui à trois cents au-dessus de la moyenne mensuelle.

Q. Dans cet état que vous avez préparé, vous faites voir qu'il se trouve des chargements au-dessus de la qualité?—R. Oui.

Q. Ces chargements au-dessus de la qualité sont ceux sur lesquels est payée une prime?—R. Non, je n'ai pas dit cela.

Q. En vous plaçant au point de vue des affaires, si vous vous trouviez à Minneapolis, n'est-il pas évident que vous pairiez une prime sur ces chargements au-dessus de la qualité?—R. En fait, ces chargements sont cotés d'après l'échantillon du marché, et non pas sous l'expression générale de "n° 1 du Nord".

Q. Ces chargements sont classés n° 1 du Nord?—R. Oui, mais ce n'est pas ainsi qu'ils sont cotés. Cela signifierait que ces chargements sont vendus à tel prix au marché d'échantillons. Si vous regardez les rapports du marché aux échantillons, vous constaterez que du blé n° 1 du Nord est vendu à un certain prix, et un autre vendu trois cents de plus; c'est peut-être là qu'arrive ce que vous dites. Mais quand nous recevons une cote deux ou trois fois par jour, à un cent et demi, deux cents et demi, et un et trois quarts, et deux cents au-dessus, c'est alors le terme générique.

Q. A combien reviendrait en moyenne à chaque élévateur de tête de ligne sa part de grain expédié par voie de Port-Arthur et de Fort-William, à supposer que ce grain serait partagé entre eux?—R. Je ne saisis pas la question.

Le Président.—La question est celle-ci. La capacité des élévateurs de tête de ligne à Port-Arthur est, disons, de vingt-cinq millions de boisseaux?—R. Oui.

Q. Combien de millions de boisseaux sont passés par ces élévateurs, l'an dernier?—R. En chiffres ronds, environ cent millions, je pense.

L'hon. M. Campbell.—Cent trente-sept millions, de sorte que s'ils étaient remplis entièrement cinq fois, tandis que l'élévateur de Goderich l'était huit ou dix fois.... Voilà réellement la question et la réponse?—R. A ce sujet, je pourrais attirer votre attention sur ce fait que l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique n'est pas en exploitation, ce qui représente trois millions et demi de boisseaux. Le nouvel élévateur des intéressés syndiqués, d'une capacité d'un million de boisseaux, n'était pas en exploitation, cela représente quatre millions et demi de boisseaux; si vous faites cette déduction, vous constaterez que le total revient à peu près à celui de Goderich.

M. Young.—Estimez-vous les taux à Fort-William plus élevés qu'ils ne devraient l'être?—R. Oui.

Q. A titre d'information, comment les comparez-vous avec ceux de Duluth?—R. Ils se ressemblent beaucoup.

Q. Je suppose que c'est ce qui justifiait le gouvernement de ne pas intervenir; n'est-ce pas là la raison qui a été invoquée?—R. C'était partiellement la raison; la principale raison était que les élévateurs et les facilités de tête de ligne étaient évalués à des prix très élevés, et, à cause de l'opération des élévateurs privés, le grain habituellement expédié au chemin de fer du Pacifique-Canadien aurait été amené aux élévateurs privés, et le chemin de fer ne l'avait pas. Le chemin de fer avait là ses grands élévateurs, et, en fait, il n'obtint, dans le cours de l'année, que quelque chose comme vingt et un millions de boisseaux, et la capacité de ces élévateurs est d'environ huit millions; ces élévateurs ne furent remplis que trois fois, et ils ne produisirent pas, par conséquent, le revenu qu'ils auraient dû produire.

M. CAMPBELL.—Si vous aviez un chargement de wagon expédié par trajet direct de chemin de fer, j'ai cru vous entendre dire que vous pourriez en faire faire le contrôle dans le cas où vous croiriez qu'il n'atteint pas la qualité officielle?—R. Oui.

Q. Vous auriez eu à faire demander à l'inspecteur à Toronto de prélever des échantillons de ce grain, et d'envoyer ces échantillons à Winnipeg, à l'inspecteur en chef de cet endroit, qui aurait donné sa décision?—R. Oui.

Q. Ou la commission de contrôle?—R. Oui.

Q. Mais l'inspecteur d'Ontario ne pourrait pas faire cet examen?—R. Non.

W. A. BLACK adressa la parole au comité.

Par le Président:

Q. Vous êtes membre de la *Ogilvie Milling Company;* vous demeurez à Winnipeg et vous vous dévouez aux intérêts des meuniers?—R. Oui. Comptant que M. Thompson serait présent, nous avons fait imprimer notre mémoire; mais il n'a pu venir, et je vais lire ce mémoire.

La *Ogilvie Flour Mills Co., Limited*, désire soumettre une déclaration touchant la situation qui lui est faite, et l'effet que doit produire sur ses opérations les amendements contenus dans la loi actuellement devant le Sénat.

La compagnie actuelle a été établie en 1902 en vertu de lettres patentes de la Puissance, et a été chargée de l'industrie depuis longtemps établie des Ogilvie. Ses prédécesseurs ont, durant plus de cent ans, exercé l'industrie de commerçants de grain et de producteurs de farine, et ils ont aussi possédé et exploité des moulins pour la fabrication de farine d'avoine, d'orge moulé et d'orge perlé et des produits du maïs.

La compagnie possède et exploite, dans les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan, 116 élévateurs régionaux d'une capacité d'emmagasinage d'environ 3,500,000 boisseaux, en outre de grands élévateurs à Winnipeg, à Fort-William et à Montréal, d'une capacité d'emmagasinage d'environ trois millions de boisseaux.

La Compagnie fait des affaires de magasin, et expédie de grandes quantités de grain pris ailleurs qu'à leurs élévateurs régionaux, à peu près 50 pour 100 du grain manutentionné par la compagnie et passant par son élévateur de Fort-William provenant de source extérieure. Pour les besoins de ses moulins, la compagnie requiert de grandes quantités de grain qui ne passe pas par ses propres élévateurs regionaux et qui n'est pas manutentioné à ses élévateurs de tête de ligne de Fort-William. Elle possède et exploite des moulins à Montréal, Fort-William et Winnipeg. Au total, la capacité de production de la compagnie est de 15,000 barils par jour.

L'élévateur et le moulin de Fort-William ont été terminés en 1906; cet établissement a été décidé à la sollicitation de gens de Fort-William, en vertu d'une convention spéciale approuvée par un règlement de la municipalité et par le vote des contribuables, et subséquemment ratifié par une loi de la législature d'Ontario.

La *Ogilvie Milling Company* a consenti à maintenir un moulin et un élévateur et à les exploiter dans la ville de Fort-William.

Les placements de la compagnie à Fort-William dépassent $1,000,000. Les premières obligations hypothécaires ont été émises par la compagnie sur l'élévateur et le moulin de Fort-William, ainsi que sur d'autres propriétés, jusqu'à concurrence de $75,000.

L'élévateur construit aux termes de la convention conclue avec la ville de Fort-William devait être un élévateur de tête de ligne et fut pourvu d'une capacité de beaucoup plus grande que la capacité requise pour les besoins de la compagnie dans l'exploitation de son moulin à farine à cet endroit, l'élévateur ayant une capacité de 1,250,000 boisseaux, dont moins d'un quart suffirait amplement aux besoins de la compagnie dans ses opérations de minoterie.

Aux termes des dispositions de la loi des grains telle que proposée (articles 123 et 242*a*) l'élévateur de tête de ligne de la compagnie à Fort-William serait pratiquement confisqué.

Il est vrai que l'article 123 contient une réserve tendant à exempter les élévateurs dans la position de l'élévateur de tête de ligne de la compagnie, à Fort-William, comme suit: "Le présent article ne s'applique à aucune personne possédant, administrant ou exploitant quelque élévateur de tête de ligne ou autrement intéressée aux opérations de quelque élévateur de tête de ligne utilisé ou tenu en service comme dépendance de tout moulin à farine situé à la même tête de ligne que cet élévateur."

Bien que cet article, en sa forme actuelle, paraisse exempter la compagnie de la prohibition inscrite à l'article 123 relativement à son moulin et à son élévateur de Fort-William, il ne s'y trouve pas des dispositions permettant à la compagnie d'exercer ses opérations de commerce de grain ailleurs, ou d'exploiter ses divers moulins à d'autres endroits, lesquelles deux branches d'affaires de la compagnie sont formellement prohibées par l'article 242*a*.

La compagnie demande respectueusement que ces deux articles soient biffés du bill pour les raisons ci-haut mentionnées.

M. W. A. BLACK,

Gérant général,

Ogilvie Flour Mills Company, Division de l'Ouest.

Je regrette que la maladie ait empêché M. Thompson, le directeur gérant de notre compagnie, de soumettre notre cas au comité. J'ai habité Winnipeg depuis 1862, et depuis 1884 je me suis occupé de la compagnie comme chargé de ses intérêts dans l'Ouest durant quelques-unes de ces dernières années. Je puis dire que les Ogilvie furent les pionniers de l'industrie du grain du Nord-Ouest, en faisant les premières expéditions du grain du pays, en 1878, par voie de la rivière Rouge jusqu'à Fisher's-Landing, de là par chemin de fer jusqu'à Duluth et de cette façon aussi jusqu'à Montréal. Ils furent les premiers au pays à construire des élévateurs, et ils en ont maintenant quelque 116. Mais en prenant comme base la moyenne des recettes par élévateur, il en faudrait 350 à 400 pour satisfaire à nos besoins. Nous achetons des fermiers, par chargements de wagons, à peu près les deux tiers du blé que nous moulons, soit après que le grain ait passé par un élévateur régional, soit qu'il ait été expédié à un quai de chargement, soit des marchands. L'expérience nous a montré qu'il est moins coûteux d'acheter du grain sur wagons du marchand ou d'un fermier, qu'à nos élévateurs dans la campagne, la concurrence étant tellement âpre qu'outre les pertes sur le classement et la hausse des prix, il n'y a réellement pas de bénéfices à faire; mais nous sommes obligés d'avoir nos élévateurs afin de tenir des réserves pour nos moulins de l'Ouest.

Une très forte proportion du blé que nous expédions à nos moulins de l'Est ne passe pas par notre élévateur de tête de ligne à Fort-William. Durant les dix années dernières, nous avons expédié à nos moulins de Montréal au delà de vingt-neuf millions de boisseaux de blé, dont seulement six millions et demi ont passé par notre

propre tête de ligne, et quelque chose comme vingt-deux millions et demi de boisseaux sont passés par les autres têtes de lignes à Port-Arthur et Fort-William; de sorte qu'au delà de soixante-quinze pour cent du blé que nous avons moulu à nos moulins de Montréal sont passés par d'autres élévateurs de tête de ligne que les nôtres propres. Je crois donc que nous sommes en état de parler avec une expérience plus qu'ordinaire sur la question, puisque nous sommes de beaucoup les plus forts consommateurs véritables du blé du Nord-Ouest expédié de la tête des lacs, et, partant, plus intéressés que personne à désirer l'établissement du meilleur état de choses possible à ces endroits de tête de ligne. Nous avons été acheteurs de blé à l'époque où le mélange était permis, et depuis qu'il a été interdit; et je dois dire que nous avons été assez contents de ce que nous avons obtenu sous l'un et l'autre de ces régimes. Durant tant de temps, nous n'avons jamais jugé nécessaire de demander une seule fois le contrôle d'une cargaison. Je suis membre de la Commission de contrôle de Winnipeg, et j'ai agi comme tel dans l'examen d'un très grand nombre de chargements de wagons; mais je ne me rappelle pas avoir été appelé à contrôler une cargaison. Voilà notre expérience depuis l'époque où du blé a pour la première fois été entreposé à un élévateur de tête de ligne à ces endroits. Je crois à coup sûr que c'est un état remarquable et qui atteste l'extrême crédit des officiers d'inspection de Fort-William et de Port-Arthur. Nous réinspectons tout le blé à nos bureaux de Winnipeg, même les échantillons de cargaisons prélevés par l'inspecteur du gouvernement; et notre propre inspection me dit qu'il n'existe pas de différence dans la moyenne des classes, comme il y en a entre le grain expédié à nos moulins de Winnipeg et celui qui sort des élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur et qui est expédié à nos moulins de Montréal.

On a dit beaucoup de choses au sujet du mélange des grains à Port-Arthur et à Fort-William; et il est malheureux à mon avis qu'un état officiel de la question n'ait pas été fait, parce qu'il y a plusieurs élévateurs, y compris les nôtres, dont l'ouvrage et les opérations n'ont jamais donné lieu aux discussions; et la manière dont on écrit et dont on parle produit plutôt l'impression que tous les élévateurs ont été plus ou moins coupables de pratiques irrégulières. A présent, le fait est qu'il existe huit grosses compagnies d'élévateurs de tête de ligne à Fort-William et à Port-Arthur. Trois d'entre elles furent condamnées pour avoir fourni des rapports incorrects au commissaire des entrepôts. Quant à moi, je ne vois pas ce que cet incident a à faire avec la question du mélange des grains. Les rapports des arrivages et des expéditions sont fournis hebdomadairement au commissaire qui peut se rendre compte, indépendamment de tout rapport provenant de l'élévateur, des quantités de chaque qualité qui sont en magasin dans chaque élévateur, et quelle différence, s'il en est, existe entre les qualités en magasin lorsque les totaux sont établis à la fin de la saison; de sorte que faire intentionnellement des rapports incorrects me paraît être le fait de l'autruche qui se croit couverte en se cachant la tête.

Comme résultat de ce relevé des opérations, une compagnie a été accusée d'avoir fait du mélange; mais, comme les deux accusations qui ont été portées furent renvoyées par le tribunal, jusqu'à présent il n'y a pas encore eu de condamnation, et il n'a pas été recueilli de preuve qui permette au public de se former une opinion adéquate. On s'est rendu compte, par le réel inventaire, que les estimations faites par mesurages étaient assez irrégulières.

Nombre d'erreurs commises dans la mise en compartiments et dans le chargement du blé étaient imputables au fonctionnaire du gouvernement préposé aux élévateurs; mais il n'est guère possible qu'il en ait été autrement; et, si l'on prend en considération le volume des opérations et l'activité de ces opérations, il est suprenant que ces erreurs ne soient pas plus nombreuses; le fait que nous nous trouvions entièrement satisfaits de la qualité du grain que nous avons reçu, étant donnés les millions de boisseaux de blé passant par tous ces élévateurs, est une très forte preuve en faveur de la manière dont les opérations sont faites.

Dans la période des vingt-sept années durant laquelle le gouvernement avait la charge de l'inspection à Fort-William, les opérations représentèrent cent millions de boisseaux, sur lesquels ne s'est produit aucun cas donnant lieu au contrôle.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Qu'est-ce que vous dites?—R. En vingt-sept ans, nous avons expédié à nos moulins approximativement cent millions de boisseaux de blé, et, dans toutes ces expéditions, nous n'avons jamais eu l'obligation de réclamer un contrôle.

Par l'honorable M. Davis:

Q. La loi d'inspection a-t-elle été en vigueur pendant vingt-sept ans?—R. Je ne pourrais vous le dire. J'ai été membre de la compagnie pendant un grand nombre d'années et M. Thompson en a fait partie longtemps avant moi. Quelques-uns nous suggèrent que la qualité n'est pas ce qu'elle devrait être, et je suggérerais que ce comité demande au ministère du Commerce un état indiquant le nombre des plaintes reçues, pendant les cinq dernières années, au sujet des cargaisons de blé, la quantité totale transportée, le nombre des inspecstions faites, combien étaient en faveur et combien contre l'inspection première. Je pense que ce serait le juste moyen de régler ce point.

"Maintenant, messieurs, j'ai donné, peut-être un peu longuement, nos vues sur cette partie de la question, car nous sentons que nous avons été mis, avec d'autres, dans une position injuste par ce qui a été dit et par la publicité donnée au sujet. Tout notre intérêt dans les opérations d'élévateurs de tête de ligne se borne à l'élévateur Ogilvie à Fort-William. Nul directeur ni fonctionnaire de notre compagnie n'est en aucune manière ou forme intéressé dans aucun autre élévateur de tête de ligne à cet endroit, à moins que cela ne soit indirectement par le fait qu'un actionnaire possède des actions ou obligations de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ou d'autres compagnies de chemin de fer. Je ne connais non plus personne intéressé dans aucun des autres élévateurs de tête de ligne qui ait des actions dans notre compagnie, de sorte que je parle absolument en notre nom.

Nous opérons en vertu d'un permis et sous de très lourdes obligations, et nous sommes en tout point en faveur de rendre les amendes pour infraction si fortes que toute tentation disparaisse, s'il en est. Mais, messieurs, je soumets que la confiscation de notre propriété, ce que les articles mentionnés impliquent réellement, n'est pas ce que nous attendons du drapeau britannique, après avoir fait nos opérations pendant des années à la satisfaction de nos patrons, de nos clients et des fonctionnaires du gouvernement en charge de ce département. Qu'avons-nous fait pour mériter ce traitement? S'il en est qui ont mal fait, qu'ils en subissent les conséquences, mais pourquoi punir les innocents? Nous ne pouvons guère aujourd'hui séparer le moulin de l'élévateur à Fort-William, même si nous pouvions le vendre (ce qui, j'en suis bien positif, nous ne pourrions pas faire si les articles mentionnés restent dans la loi).

Et qui bénéficiera de ces deux articles 123 et 242 (*a*)? Pas le cultivateur; son grain est soumis à l'inspection du gouvernement. Pas la compagnie de chemin de fer: parce qu'elle veut le transport sur sa propre ligne sur tout le parcours jusqu'au lac ou au bord de la mer. L'entreposage en élévateur n'est qu'un incident. Séparez l'élévateur régional de l'élévateur de tête de ligne; qu'en résultera-t-il? Le propriétaire de l'élévateur régional, n'ayant aucun intérêt dans l'élévateur de tête de ligne sur le bord du lac, s'inquiétera peu de la manière dont le blé est expédié, et il pourra être dirigé sur Duluth ou Minneapolis, en tant qu'il est concerné. Il vend son grain f. à b. sur les wagons au point d'expédition et ne s'occupe pas de ce qu'il en advient après cela.

L'autre jour, vous avez entendu des gens de Minneapolis vous dire qu'ils avaient 12,000,000 de boisseaux en entrepôt à Duluth, 5,000,000 à Minneapolis, 2,000,000 à Chicago, et beaucoup plus ailleurs. Les chemins de fer Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique leur avaient demandé de construire des élévateurs le long de leurs

lignes. Ils y consentirent à une condition, savoir: qu'ils eussent les élévateurs de tête de ligne sur le bord du lac, vu que les opérations régionales n'étaient pas en elles-mêmes profitables. Ils déclarent aussi qu'ils faisaient des opérations rémunératrices aux Etats-Unis, par achat et par vente (disposant de 80,000,000 de boisseaux de grain chaque année au comptant et par l'exploitation d'élévateurs de tête de ligne. Alors, s'ils se proposent de continuer les deux exploitations profitables américaines, ils devront abandonner entièrement l'achat de grain et l'exploitation d'élévateurs de tête de ligne, c'est-à-dire se défaire de leurs élévateurs régionaux et de ceux de tête de ligne au Canada. C'est ce qu'ils feraient; ils devront vendre et, j'imagine, ils vendront à bon marché. S'ils peuvent trouver un acheteur pour leurs élévateurs régionaux, qui les empêcherait d'avoir avec lui une entente pour qu'il envoie son grain à leurs élévateurs de tête de ligne à Duluth ou Minneapolis. Cela ne peut faire aucune différence à l'acheteur puisqu'il ne peut s'intéresser dans aucun élévateur de tête de ligne au Canada; et, s'il lui arrive de vouloir mélanger les différentes qualités de grain, l'adoption de ces articles ne l'empêcherait pas de faire le mélange là-bas.

Il y a probablement 1,200 ou 1,300 élévateurs qui seraient affectés de la même manière. Qui profitera de cet état de choses? Certainement pas les chemins de fer, ni les canaux, ni la marine des lacs, ni celle des ports du Canada, ni le travail canadien, ni le commrce en général. N'est-ce pas une question des plus sérieuses?

L'histoire de l'exploitation Ogilvie est celle du commerce du grain et de l'industrie de la farine au Canada. Pendant une période couvrant plus de cent ans,, elle a augmenté et s'est répandue avec les besoins du pays; commencée dans un petit moulin sur les bords du Saint-Laurent, elle s'est étendue jusqu'à Seaforth et Goderich, Fort-William et Winnipeg, pionnière partout, la première à prendre les devants dans toutes les directions, jusqu'à ce qu'elle soit devenue aujourd'hui la plus grande industrie meunière de l'empire britannique. Un commerce juste et honnête avec tous a été sa politique. Il y a plusieurs années, lorsque les cultivateurs et autres qui avaient du grain dans les élévateurs régionaux devaient assurer leur propre grain; notre élévateur de Verden fut détruit par l'incendie, et bien, qu'il n'y eût aucune responsabilité de la part de notre compagnie, elle a payé la pleine valeur du grain brûlé, comme ceux qui avaient du grain en magasin chez nous avaient négligé de l'assurer. Il y a quelques années à peine, vous vous le rappelez, nous eûmes le malheur d'un accident sérieux à notre élévateur de Fort-William. Pratiquement, il glissa dans la rivière et tout son contenu fut détruit. Les Ogilvie n'étaient en aucune manière responsables, mais qu'ont-ils fait? Demandez aux cultivateurs, demandez aux commerçants, demandez à M. Flavelle, le meunier que vous avez entendu l'autre jour, tous avaient du grain dans l'élévateur; tous vous diront que la pleine valeur leur a été payée au comptant. L'inspecteur du gouvernement et le commissaire des entrepôts ont-ils jamais constaté que notre élévateur était exploité de quelque manière illégale et non loyale? Non. Quelque commerçant, exportateur ou cultivateur s'est-il jamais plaint que nous ayions mélangé le grain ou autrement agi contre la loi? Non. Alors, pourquoi la propriété d'une telle maison est-elle menacée de confiscation? Quelques-uns semblent croire que l'article 123 nous exempte, mais ce n'est que pour le blé nécessaire pour les moulins à cet endroit. L'élévateur, tel qu'il est, a quatre fois la dimension nécessaire pour cet objet et les frais d'exploitation, pour les fins du moulin à farine seulement, seraient si élevés qu'il deviendrait impossible de l'exploiter pour le moulin seul. Nous devons faire d'autres opérations; et comme nous achetons le grain et vendons les qualités que nous ne pouvons employer nous-mêmes, nous sommes empêchés par le paragraphe (a) de l'article 242. En achetant le blé dans les compagnes nous devons, pour aider à payer les frais, prendre toutes les qualités de blés et les autres grains qui nous sont offerts. Nous n'employons que la meilleure qualité de blé et d'avoine pour faire notre farine, le reste doit être vendu. Sur la récolte de cette saison, nous avons vendu au dernier et plus offrant enchérisseur à Winnipeg plusieurs cent milles boisseaux de

blé Nos 3, 4, 5 et 6, ainsi qu'une grande quantité d'avoine et d'orge. Nous n'exportons pas ce grain nous-mêmes, parce que nous trouvons que, en moyenne, nous pouvons réaliser d'avantage en le vendant sur le marché de Winnipeg.

L'exportation est une opération spéciale; elle est pratiquement rendue à ce point qu'il serait peut-être mieux de l'appeler courtage de fret, car parfois un quart de cent d'avance par boisseau sur le fret veut réellement dire un profit ou rien du tout. Quant à l'opportunité de permettre le mélange, je dirais que nous préférons qu'il ne soit pas permis; mais si les Etats-Unis enlevaient le droit sur le blé, je suis positif que nous devrons, pour notre défense, le permettre si nous voulons conserver une juste part du commerce par les routes canadiennes. Je puis dire que le Canada occupe une position unique en matière de mélange. C'est le seul pays du monde où il est contraire à la loi de le faire

On a posé l'autre jour quelques questions sur la loi au Minnesota. Avant de venir dans l'Est, j'ai écrit au secrétaire de la chambre de commerce de Minneapolis, lui demandant des renseignements, et il a eu l'obligeance de soumettre ma lettre à M. Clauson, secrétaire de *Minnesota Railway & Warehouse Commission*, de Saint-Paul, Minnesota, qui, le 17 mars, écrivit que leur loi relative au mélange (je cite ses propres paroles):

" Les entreposeurs publics aux points terminaux sont requis, à la demande de tout propriétaire ou consignataire, de recevoir en entrepôt dans des compartiments séparés ou spéciaux tout grain offert par ce propriétaire ou ce consignataire et, à la demande de ce dernier, nettoyer, mélanger ou autrement améliorer la condition ou la valeur de ce grain pour l'avantage de ce propriétaire ou consignataire. Cela est censé s'appliquer à tout propriétaire de grain, ce qui comprend les entreposeurs ".

On voit par là qu'à Minneapolis et à Duluth, endroits où, pratiquement, toute la récolte du blé de printemps du Nord-Ouest américain est envoyé, le mélange est légal, et les propriétaires du grain sont tous mis sur le même pied, qu'ils soient cultivateurs, commerçants de grain ou propriétaires d'élévateurs de tête de ligne. Si les Etats-Unis enlèvent le droit sur le blé canadien, le cultivateur et le commerçant de grain pourraient expédier à ces endroits et faire faire le mélange qu'ils désirent, tandis que s'ils expédient à Fort-William ou Port-Arthur, ils pourraient le faire d'après notre présente loi. J'ai compris que, récemment, le sénateur Watson a exprimé l'opinion que les moulins de Winnipeg et de l'Est pouvaient choisir les wagons pour les différentes qualités et les faire envoyer à leurs moulins. Je puis dire qu'il n'en est pas ainsi. Je sais qu'il n'en est pas ainsi pour nous, et les directeurs des *Lake of the Woods and Western Canada Flour Mills* m'informent qu'il n'en est pas ainsi pour eux non plus. Il serait pratiquement impossible de le faire dans les conditions présentes; les wagons restent si peu longtemps dans les cours, à Winniqeg, que souvent ils repartent chargés sans que les qualités soient indiquées; celles-ci sont données plus tard et souvent, je crois, par dépêche télégraphique. Depuis que le chemin de fer Canadien du Pacifique a établi sa voie double, le grain se rend de Winnipeg à Fort-William dans le tiers moins de temps qu'auparavant.

On a posé hier quelques questions au sujet de la possession par le gouvernement des élévateurs de tête de ligne. La commission nommée par le gouvernement du Manitoba pour étudier la question a publié dernièrement le rapport suivant pour la saison:

Coût des élévateurs		$929,405 49
Grain reçu	boiss.	3,354,100
Coût des opérations, sans intérêt et dépréciation		$ 54,218 97
Chargé en plus	$12,833 38	
Chargé en moins	11,208 34	
		1,625 04
Coût net		$ 52,593 93

L'intérêt sur le coût, à 5 pour 100, et la dépréciation, à 3 pour 100, s'élèveraient à $74,352.97.	
Comme les élévateurs n'étaient en sa possession que depuis environ six mois, ce chiffre indiquerait l'intérêt et la dépréciation pour six mois..	37,176 48
	89,770 41
La recette brute a été de..	47,661 16
De sorte que la perte brute serait de..	42,109 25

Le prix d'achat de 3,354,100 boisseaux a donc été de $89,770.41, ou 2·67 cents le boisseau. Le taux fixé par la loi des grains du Manitoba est de 1¾c. par boisseau comme charge extrême. De sorte qu'il en a évidemment coûté à la Commission un cent de plus qu'elle ne pouvait légalement charger pour l'emmagasinage, y compris trente jours pour le nettoyage et l'expédition. Cette perte doit être prise sur les fonds généraux de la province.

Le gouvernement de la Saskatchewan a dernièrement adopté une loi concernant les élévateurs qui, en somme, est bien plus favorable au public que la loi du Manitoba, en ce que les pertes, s'il s'en produit, doivent être payées par ceux qui demandent et utilisent les élévateurs. La loi stipule que ceux qui veulent un élévateur à un endroit quelconque doivent payer au moins le quart du coût de constrction, le gouvernement avançant la balance et prenant un hypothèque pour ce montant avec intérêt.

L'honorable M. Campbell, au sujet de l'inspection du blé, a émis l'opinion que le blé ne pouvait guère être inspecté lorsqu'il est livré au taux de 40,000 boisseaux par heure. En formant cette opinion j'ai pensé qu'il a possiblement perdu de vue le fait que lorsque ce travail est exécuté par de fortes maisons ayant de très grands navires à charger, la quantité qu'il mentionne est livrée par an moins quatre transmetteurs à courroies d'une capacité de 10,000 boisseaux chacun par heure, et qu'un inspecteur peut être et est sans doute placé près de chaque transmetteur.

En résumé, des lois ont été passées pour les cultivateurs et ils sont protégés comme nulle autre classe du public. Ils transigent avec ceux qui doivent être munis de permis et donner de fortes garanties, et ils ne peuvent pas perdre. Ils peuvent se servir d'un élévateur ou non, selon qu'ils le jugent à propos, et ils ont décidemment l'avantage sur le propriétaire d'élévateur pour la fourniture de wagons. Il n'y a pas un cultivateur sur 500 qui ne produit pas une charge de wagon de grain qu'il peut expédier lui-même. Les quelques-uns qui ne peuvent le faire, et il y en a, s'unissent deux ou trois pour expédier un wagon. Nous avons vu des cas où il y avait trois différents lots de grain dans un même wagon. Dans nulle circonstance les cultivateurs ne sont forcés de se servir de l'élévateur, les chemins de fer étant obligés par la loi de fournir les wagons de chargement à toute station et voie d'évitement; et le fait que 80 pour 100 du blé passe par les élévateurs régionaux est la meilleure preuve que la grande majorité n'est pas aussi mécontente que plusieurs tentent de nous le faire croire. Lorsque le cultivateur expédie son grain, celui-ci est inspecté, par les fonctionnaires du gouvernement. Si le cultivateur n'est pas satisfait, il peut soumettre le blé à l'examen du bureau des experts en grain en faisant un dépôt de $3. Si la première inspection n'est pas maintenue, la somme est remise au cultivateur et il reçoit un nouveau certificat. Son blé est pesé par le peseur du gouvernement fédéral et une plus grande garantie est assurée par l'usage d'un appareil sur la balance, qui imprime sur un billet le chiffre exact du poids; ce chiffre est enregistré et peut être vérifié en tout temps. Le cultivateur peut tenir son blé en entrepôt aux mêmes termes que tout commerçant, recevoir un reçu d'entrepôt, et obtenir de sa banque ou de tout commerçant une avance jusqu'à ce qu'il veuille vendre. éS'il le désire, il peut se joindre à d'autres cultivateurs et former une compagnie pour l'achat ou l'expor-

tation du grain. De fait, un bon nombre l'ont fait. Les cultivateurs auxquels il envoie son grain sont sous permis et soumis à de fortes obligations et les propriétaires, en vertu de cette loi, sont passible d'amendes et d'emprisonnement s'ils ne se conforment pas aux exigences de la loi. Des fonctionnaires sont chargés de surveiller et de voir à ce que la loi soit observée. L'année dernière, il a été conclu avec le chemin de fer et les élévateurs de tête de ligne des arrangements en vertu desquels le cultivateur, sans aucun frais additionnel (par quelque voie de chemin de fer que se fasse l'expédition) peut envoyer son grain à tout élévateur choisi par lui. Il n'y a absolument aucune restriction. Peut-il, en toute justice, je le demande, exiger d'avantage? Les propriétaires d'élévateurs de tête de ligne ont des obligations diverses. Ils se sont engagés vis-à-vis des villes où sont situés les élévateurs à garder ces deniers en opération, à ne cesser de les employer que par suite d'accident et seulement pendant le temps de réparation ou de reconstruction: vis-à-vis des compagnies de force motrice à employer leur pouvoir pendant un terme d'années; ils ont vendu leurs obligations et actions à un public confiant. Maintenant, l'impression que tous ces élévateurs sont nécessaires et doivent tous être employés semble prévaloir, et, par conséquent, ces compagnies qui, en vertu de cette loi, seraient forcées de vendre trouveraient un prompt acheteur. Vous pouvez juger des faits suivants combien cette imperssion est fausse:—

Les chemins de fer peuvent garder leurs élévateurs de tête de ligne, vu qu'ils sont exemptés en vertu de la loi. La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique possède un élévateur à Port-Arthur et cinq élévateurs à Fort-William, d'une capacité totale d'entrepôt de 8,180,400 boisseaux et d'une capacité totale de déchargement de 700 wagons par jour, équivalent à 840,000 boisseaux. La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern possède ce qui est aujourd'hui le plus grand élévateur particulier du monde, situé à Port-Arthur, d'une capacité de 7,000,000 de boisseaux, et doubles maisons d'opération ayant une capacité toale de déchargement de 400 wagons, égale à 480,000 boisseaux. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique possède un élévateur à Fort-William d'une capacité de 3,250,000 boisseaux (les fondations de grandes extensions sont déjà prêtes); la capacité de déchargement est de 300 wagons, égale à 360,000 boisseaux. La capacité d'expédition de tous ces élévateurs est égale à leur capacité de réception. Vous remarquerez que la capacité d'emmagasinage des élévateurs réunis des compagnies de chemin de fer est de 18,430,400 boisseaux et que leur capacité d'expédition et de réception est de 1,680,000 boisseaux par jour. La capacité totale d'emmagasinage de tous les élévateurs de tête de ligne est de 25,700,000 boisseaux, et ces trois lignes de chemins de fer peuvent recevoir par jour 1,680,000 boisseaux de grain et en transporter une égale quantité. Avec 300 jours ouvrables dans l'année, cela donnerait la quantité énorme de 504,000,000 de boisseaux. Quelle est alors l'absolue nécessité des cinq autres petites élévateurs de tête de ligne, la propriété de compagnies privées, que ces chemins de fer forceraient à fermer leurs portes?

Quant à l'emmagasinage, la saison de presse passée, ces chemins de fer peuvent prendre en entrepôt 18,430,400 boisseaux, et les élévateurs à l'ouest de Fort-William 59,167,300 boisseaux de plus, soit un total de 77,597,700 boisseaux—sans parler des élévateurs privés de tête de ligne sur les bords du lac, dont la capacité est de 7,269,600 boisseaux. En outre, il y a ce que les cultivateurs gardent dans leurs greniers et autres bâtiments chez eux, de sorte que ces quelques élévateurs de tête de ligne ne sont aucunement de nécessité absolue. Cependant, ils font concurrence aux grands intérêts —les compagnies de chemin de fer—et à raison de leur désavantage comparativement aux chemins de fer qui transportent le grain, ils sont obligés de donner à leurs patrons un service spécialement bon pour s'assurer une part du commerce. Je puis dire que les chiffres à propos de la capacité d'emmagasinage sont tirés des rapports publiés cette année par le ministère du Commerce.

A mon point de vue, le principe énoncé à l'article 123 et au paragraphe (a) de l'article 242, savoir: que nulle personne ou compagnie intéressée dans ou faisant les opérations d'achat et de vente de grain ou autrement exerçant le commerce du grain, ne pourrait être propriétaire ou exploitant d'un élévateur de tête de ligne ou être intéressée aux opérations de cet élévateur, n'est pas une partie nécessaire de la Loi concernant les grains; et il n'est pas nécessaire de rendre cette loi pour garantir que le grain passera par ces élévateurs de tête de ligne sans être mélangé ni changé, aussi complètement et absolument que si ces élévateurs étaient la propriété du gouvernement et exploités par lui. Les fonctionnaires et inspecteurs du gouvernement ayant la surveillance de l'entrée du grain dans les élévateurs et de sa sortie, du pesage et du classement du grain, de l'enregistrement des certificats, tant à l'entrée qu'à la sortie, la quantité et la qualité peuvent être absolument maintenues.

Dans le cours de l'après-midi, on a posé nombre de questions et fait des déclarations qui nous intéressent. Les cas rapportés par M. Watts sont tous basés sur la supposition que le propriétaire de l'élévateur peut prendre trente wagons et séparer le blé de meilleure qualité de celui de qualité inférieure. Naturellement, cela n'est possible que par connivences avec les fonctionnaires du gouvernement et je ne me soucie pas de faire moi-même cette insinuation.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Il a déclaré qu'il y avait dix-sept hommes employés par les propriétaires d'élévateurs contre un par le gouvernement, et qu'un seul homme ne pouvait surveiller dix-sept?—R. Outre les hommes qui jettent le grain des wagons dans l'élévateur, je pense que nous en employons sept.

Q. Vous n'avez jamais été accusé de mélange?—R. Non. Mon souvenir est qu'il y a là quatre ou cinq fonctionnaires du gouvernement dans les divers départements. L'un d'eux voit au pesage du grain à l'entrée, un autre surveille la mise en compartiments, et un troisième est chargé du pesage à la sortie. Lorsque le grain est livré, il y a un homme dans le soubassement où se trouvent les compartiments d'où l'on tire le grain pour le mettre dans le transmetteur et il voit à ce que l'on ne se trompe pas de compartiment. Ordinairement, il y a un homme dans la galerie de l'élévateur d'où le grain est transporté au navire; s'il n'est pas là, il est placé à l'autre bout du conduit sur le bateau. Très souvent, en outre, l'assistant-inspecteur, M. Simes, est sur le navire. Lorsque le grain passe dans ces grands et larges conduits, il en prend une petite quantité, l'apporte à la lumière pour s'assurer qu'il est de la classe voulue et le jette dans un seau. A l'extrémité du navire, le contenu du seau est mélangé et constitue un échantillon de la cargaison entière. Cet échantillon est porté à M. Gibbs, l'inspecteur en chef à Fort-William, et il est [illegible] et alors inspecté par l'employé nommé à cette fin. Un quart de cet échantillon est envoyé au bureau de M. Horn, et dans notre cas nous recevons aussi une part de cet échantillon. C'est l'échantillon dont j'ai parlé et que notre inspecteur examine de nouveau, comme il fait de tous les wagons nous appartenant qui sont inspectés. Il y a eu des rapports de Liverpool sur ces échantillons. L'automne dernier, à la réunion du Bureau, M. McQuaig, président de la *Grain Growers Association* du Manitoba, et subséquemment président de la *Manitoba Grain Commission* a fait allusion au cas dont M. McKenzie a parlé hier, et il fut alors suggéré qu'on devrait faire une enquête complète, parce que la déclaration est certainement très sérieuse. Si une cargaison contenait quatre pour cent de saletés, la chose serait certainement si apparente qu'aucune erreur ne pourrait être donnée comme excuse. Il y a un grand nombre de différents moyens d'échantillonner le grain. Vous pouvez prendre dans un wagon un échantillon qui ne représenterait aucunement la classe du grain, à cause de la saleté qu'il contient. Très souvent la dernière portion de la charge du wagon et très souvent celle de la cargaison est ainsi. Cet état de choses s'est présenté souvent de l'autre côté avec d'autres parties du monde.

Il y a là quelqu'un chargé de prendre des échantillons suivant des règlements établis et de donner des certificats de la qualité du grain. Si l'on eût agi de la sorte, je suis certain que, les conditions rapportées par M. McKenzie existant, on aurait pu déterminer d'où venait la difficulté. Je sais quelques cas où cela a été fait. Un chargement de grain Northern n° 2, dirigé sur Liverpool, n'était que du grain Northern n° 3 lorsqu'il est arrivé à destination. Le consignataire évidemment ne pensa pas que c'était une tâche sans espoir que de chercher à obtenir une rectification. Il écrivit au ministère à ce sujet, et, en suivant la route parcourue par le chargement on découvrit que l'erreur avait été commise dans l'élévateur des commissaires du havre à Montréal, que de fait on avait chargé du blé Northern n° 3 au lieu de blé Northern n° 2 et la chose fut arrangée. Un autre cas d'un élévateur du gouvernement à Saint-Jean, l'élévateur Intercolonial à cet endroit. Il avait été expédié de Saint-Jean dans l'ouest du blé contenant du blé Durham. Ce chargement de blé arriva de l'autre côté et il contenait du blé Durham, ce qui démontra immédiatement qu'il ne venait pas du Manitoba, parce que nous n'y produisons pas ce blé, bien que nous puissions le faire. Le gouvernement constata que cette erreur avait été commise dans son élévateur et il régla avec le consignataire de l'autre côté.

De sorte que personne n'a raison de dire qu'il est absolument impossible d'obtenir satisfaction. Le gouvernement même, lorsqu'il fait erreur, rend justice, et il peut forcer les propriétaires d'élévateurs de faire de même. Quelqu'un parlait du mélange aux Etats-Unis. En janvier, j'ai passé une semaine environ à New-York, et M. Gibbs, de la maison Gibbs et Robertson, les agents de la *Grain Growers' Grain Co.*, m'a dit que c'était chose très commune de voir du blé Durham et même du maïs, en petite quantité, dans les chargements de grain expédié comme blé du Manitoba, ce qui veut dire que la mise en entrepôt en ce endroit ne peut pas être sérieusement surveillée. On m'a dit aussi que l'habitude, là, est d'emmagasiner par quantité et cargaison; c'est-à-dire qu'on ne prête pas grande attention à la classe expédiée. Si 100,000 boisseaux sont reçus dans l'élévateur à Buffalo, disons par le steamer *Algonquin*, on enregistre 100,000 boisseaux de blé *ex* l'*Algonquin*. Le navire peut contenir plusieurs classes de grain, mais du moment que les 100,000 boisseaux ont été expédiés des compartiments de cette cargaison, l'obligation est libérée. On a parlé des prêts de blé à Fort-William. Je n'aimerais pas affirmer que les fonctionnaires savent parfaitement bien que cela se pratique; mais à la fin de la saison, très souvent, lorsque les navires arrivent, l'assuranc étant très élevée et la rivière couverte de glace, je sais nombre de cas où du blé a été prêté, où on a pris comme garantie les connaissements de blé inspecté et passé à Winnipeg, consigné à l'élévateur qui a prêté le blé, de sorte qu'on était certain de l'avoir dans un jour ou deux. Cette habitude de faire a été discontinuée, je crois. C'était sans doute contraire à la loi et il paraît que, pour cette raison, le *Consolidated* a été condamné à l'amende de ce fait il y a deux ans. M. Watts a parlé des prix à Minneapolis. La cote est donnée tous les jours, je crois, pour le blé au comptant; le blé Northern n° 1 se vendait à un prix, disons un cent et demi à deux cents ou deux cents et demi à trois cents au-dessus de l'option, blé de décembre ou de mai, quel qu'il soit. Naturellement le blé dans les wagons là vaut plus pour le meunier que dans l'élévateur, sans égard à a possibilité de mélange. Les frais de l'élévateur là sont d'un cent et trois quarts par boisseau pour recevoir le grain, le nettoyer et l'expédier; et cela ne fait rien, qu'il soit reçu et renvoyé de suite, les charges sont les mêmes et il y a aussi les frais de mise sur la voie d'évitement. Je ne sais à combien ils se montent, mais je sais que dans notre propre cas, à Fort-William et Winnipeg, on a chargé pendant quelque temps 6/10 d'un cent par boisseau; de sorte que la différence pour un meunier de prendre le blé dans le wagon sur la ligne ou dans l'élévateur serait d'environ 2½ cents par boisseau, ce qui explique la grande différence dans le prix. J'ai été très surpris d'entendre M. Phippen et M. Watts décrire très graphiquement l'achat du blé par échantillon sur le marché de Winnipeg, au moyen de boîtes en ferblanc sur cette table. Il n'y a rien de tel en existence. Il n'y a pas un seul wagon vendu de cette

manière et pas une semblable table. Si cela se pratique, cela doit être au marché d'échantillons. Je pense qu'il veut parler de ce qu'il a vu à Minneapolis, où telle est la pratique. Il y a là un marché d'échantillons; chaque matin les marchands apportent leurs boîtes et les acheteurs achètent d'après les échantillons. Mais à Winnipeg cela ne se fait plus depuis 25 ans. Le marchand n'a rien à faire avec cela. Les échantillons sont tirés; on espère avoir la liste quelque temps avant l'arrivée du train. Une dépêche de M. un tel de l'Ouest annonce tant de wagons de grain venant de Portage-la-Prairie; on rencontre le train et on tire des échantillons des wagons. La porte du wagon est ensuite scellée. On indique sur le wagon comment il est chargé. Les wagons de fret sont toujours marqués au moyen de lignes. Il y a une ligne pour le blé, une pour l'avoine et ainsi de suite. On indique que le wagon est chargé jusqu'à 2 pouces de la ligne pour le grain, ou jusqu'à 4 pouces, suivant le cas. La porte est alors fermée et scellée et l'échantillon est apporté au bureau. Très souvent un grand nombre de wagons arrivent la nuit; comme les inspecteurs ne font jamais d'inspections que le jour, les compagnies de chemin de fer déplacent ces wagons pendant la nuit et le résultat de l'inspection est transmis par la première malle qui, généralement, arrive à Fort-William avant le train de fret, ce qui a été la cause des méprises qui ont été commises à ma connaissance. Par exemple, un wagon chargé de blé arrive à l'élévateur sans classement. On téléphone au bureau de l'inspecteur, M. Gibbs: "Wagon tel n° ici, qu'est-ce?" Après recherche dans les livres, on répond: "Northern n° 2, 3 pour cent." Quelquefois l'ordre des mots est changé "Northern n° 3, 2 pour cent" et le résultat est que le blé est mis dans le mauvais compartiment. M. McKenzie a déclaré hier soir, de la meilleure foi j'en suis sûr, qu'un wagon de blé consigné à la *Grain Growers' Grain Company* était venu à nos élévateurs.

M. McKenzie.—Ce n'est pas là ma déclaration.—R. Alors, je vous ai mal compris. N'avez-vous pas dit qu'un wagon consigné à la *Grain Growers Grain Company* était venu à votre élévateur à grain et que M. Lanigan avait fait des excuses?

M. McKenzie.—Non. J'ai dit que des wagons consignés à Fort-William ont été chargés dans l'élévateur de la *Ogilvie Milling Co.*, et j'en ai demandé la raison à M. Lanigan. Il me dit de lui donner le numéro du wagon pour qu'il put faire des recherches et il les a faites. J'ai lu ces deux lettres hier. Je puis dire de plus que c'est une pratique assez commune.

Q. Cela est possible. Nous recevons certainement un grand nombre de wagons de cette façon, et beaucoup de la *Grain Growers' Grain Company.* La *Grain Growers' Grain Company* écrit à l'agent à Fort-William, l'autorisant à livrer à notre élévateur certain blé, le blé Northern n°s 1 et 2, pour être mis dans notre élévateur, parce que très souvent nous pouvons payer ici une prime au-dessus des prix ordinaires de Fort-William pour éviter d'avoir à payer les frais de mise sur la voie d'évitement.

M.McKenzie.—Il n'y a aucune objection à cela lorsqu'il est entendu qu'une prime doit être payée, comme dans le cas de la *Grain Growers' Grain Comapny;* mais cette pratique ne s'arrête pas là?—R. Je vous assure que tel est le cas. Nous ne songerions pas à le faire sans permission, et nous devons produire notre autorisation; mais la procédure a été changée depuis que s'est produit ce que vous rapportez. L'autorité est aujourd'hui entre les mains de l'agent à Fort-William et non plus, comme autrefois, entre celles de l'agent général du fret, le suivant de M. Lanigan; mais c'est une chose parfaitement juste. Il n'y a pas de choix de blé à ce propos. Dans le cas de la *Grain Growers' Grain Company,* nous achetons d'elle 20 wagons de blé sans savoir ce qu'il est ni d'où il vient. Nous recevons le contenu des premiers 20 wagons.

M. McKenzie.—C'est là une vente régulière, mais lorsqu'il n'y a pas de vente?—R. Dans nul cas je ne connais rien de la sorte.

L'honorable M. Young.—Vous avez aussi de pareils arrangements avec d'autres personnes?—R. Oui, bon nombre de marchands à commission font la même chose.

Nous ne nous soucions pas du grain de qualité inférieure. Avec une récolte comme celle de cette année, lorsque le blé northern n° 3 a souffert de la gelée, nous n'achetons pas le blé de cette classe. A quelque période de l'année, nous avons assez de difficulté à obtenir du blé au comptant dans nos propres établissements à Fort-William, particulièrement à la clôture de la navigation, lorsque les élévateurs sont à peu près vides. Quelqu'un a insinué devant le comité que notre compagnie pourrait être intéressée et de collusion avec ces grandes maisons de grain. J'aimerais faire une déclaration très catégorique sous ce rapport. Nous n'avons pas d'intérêt, d'aucune manière ni forme, dans aucune compagnie de grains, canadienne, américaine ou autre, à moins qu'elle ne soit absolument nôtre et opérée sous notre propre nom, le seul nom; nous n'avons pas de compagnies subsidiaires, d'aucune manière ni en aucune forme, nous ne sommes intéressés dans aucune compagnie subsidiaire ni dans aucune maison intéresée dans le commerce de la farine, sauf la *Seaforth Milling Co.,* dont les Ogilvie possédaient originairement le moulin. Il a été vendu à une maison là-bas qui l'exploitait sous le nom de *Seaforth Milling Co.,* et le nom est resté parce qu'on y moud presque entièrement de la farine de blé mou d'Ontario.

L'honorable M. YOUNG.—M. Watt a parlé des bons résultats que vous avez obtenus des élévateurs de tête de ligne; vous certifiez que vous avez eu une longue expérience et obtenu des résultats très satisfaisants de l'exploitation des élévateurs de tête de ligneæ—R. Oui.

L'honorable M. YOUNG.—Je désire vous demander si la *Ogilvie Milling Co.* a eu quelque préférence pour l'expédition de ses élévateurs de tête de ligne à l'encontre des expéditeurs ordinaires, car si les propriétaires d'élévateurs de tête de ligne étaient l'objet d'une préférence, ce serait au désavantage des autres expéditeurs?—R. Nous ne connaissons certainement rien de la sorte. Nous n'avons jamais payé personne, nous n'avons jamais rien offer à personne, en quelque manière que ce soit, pour agir ainsi, et je ne sache pas que nous aurions par là du blé de meilleure qualité que qui que ce soit. Je crois que nous recevons le blé de l'élévateur de la même manière que l'inspecteur l'ordonnerait pour toute autre personne. Nous ne savons pas nous-mêmes d'où vient le blé. Bien que nous ayions les papiers d'une maison, le blé peut être expédié d'une autre, à cause du système en vogue de charger un navire à un même élévateur, autant que possible. Nous pouvons loger les documents en cinq différentes maisons pour une cargaison de blé et le navire peut être envoyé, par l'association de compensation, à l'élévateur de Port-Arthur, ou au *Consolidated,* ou à l'élévateur de l'ouest du chemin de fer Canadien du Pacifique, et nous n'avons qu'à prendre ce qui a été chargé, tant que le classement a été régulièrement fait.

Q. Vous êtes dans la même position que tout autre expéditionnaire?—R. Oui. M. Watt, je crois, est sous l'impression que si l'expéditeur savait quel blé nous est destiné, comme nous avons une meilleure connaissance et sommes plus directement intéressés que le commerçant ordinaire, qui fait ses opérations sur certificat, à obtenir du blé de bonne qualité, il pourrait pour cette raison prendre plus de soin dans l'expédition qu'il nous fait. Je ne sais, je ne pourrais dire.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Il a fait une comparaison entre vous et le consignataire en Europe, qui n'a pas l'occasion de faire l'inspection, tandis que vous pouvez immédiatement découvrir une erreur et avez le moyen de la faire rectifier. Le consignataire en Europe, à 3,000 milles d'ici, ne peut dire s'il y a erreur avant d'avoir reçu son blé, et il est alors trop tard pour la faire rectifier.—R. Je crois que chaque expéditeur a un représentant là-bas. S'il n'est pas là lui-même, il doit nécessairement nommer quelqu'un pour le représenter.

Q. Supposons qu'il achète 50,000 boisseaux de blé Northern n°1?—R. Il peut acheter sur livraison. S'il achète sur documents, il commande l'envoi lui-même et il doitavoir là quelqu'un pour le représenter.

Q. Nos exportateurs vendent 50,000 ou 100,000 boisseaux de blé Northern n° 1—R. Dans ce cas, l'exportateur est celui qui voit à la cargaison; il a là-bas un représentant qui livre le blé, examine les documents, et il peut inspecter le grain.

Q. Il a un certificat; cela lui suffit; il n'a pas besoin de le voir?—R. Quelques-uns le peuvent.

Q. Mais pas nécessairement?—R. Non; nous ne le faisons pas.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous êtes à l'emploi de la *Ogilvie Milling Company,* à Winnipeg?—R. Oui.

Q. Avez-vous beaucoup à faire avec les élévateurs de têtes de ligne?—R. Oui, j'ai charge de tout à l'ouest de Fort-William.

Q. Visitez-vous souvent les élévateurs de têtes de ligne?—Oui.

Q. Vous avez déclaré qu'il est impossible de mettre le grain sur la voie d'évitement ou de le mélanger sans la collusion entre les parties intéressées dans l'élévateur et les fonctionnaires du gouvernement? Savez-vous que c'est une très sérieuse accusation à porter?—R. Je le crois, à moins—eh bien, nous pourrions étendre le sens un peu en ajoutant "ou négligence", parce que, autrement, il n'y aurait aucune raison pour la chose.

Q. Vous parlez maintenant de votre propre élévateur; savez-vous ce qui se fait dans les autres élévateurs?—R. Je ne le sais pas.

Q. Les visitez-vous?—R. Pas de la même manière; j'y suis allé assez fréquemment.

Q. Comment pouvez-vous faire cette déclaration?—R. Parce que je sais les conditions; il n'y a pas un élévateur sur les bords du lac que je n'ai pas visité plusieurs fois.

Q. Vous avez fait des opérations légitimes dans votre propre élévateur; rien n'a été prouvé contre vous et vous n'êtes pas en position de dire ce qui s'est fait ailleurs?—R. Connaissant les conditions existantes et sachant ce qu'il se fait ailleurs, il est naturel de penser que c'est la même chose dans les autres établissements.

Q. Vous dites qu'il n'y avait que quelques hommes employés à pelleter le grain hors des wagons, lorsqu'on vous a demandé s'il n'y avait pas dix-sept hommes employés dans l'élévateur et un seul fonctionnaire du gouvernement pour les surveiller. Savez-vous personnellement combien d'hommes sont employés d'un jour à l'autre dans l'élévateur *Empire?*—R. Des inspecteurs?

Q. Non, le nombre des hommes employés d'un jour à l'autre?—R. Je ne pense pas qu'il en emploie, proportionnellement, plus que nous.

Q. Le savez-vous?—R. Ce sont des hommes d'affaires et je sais qu'ils retireraient de leurs hommes environ autant de travail que nous; les avantages sont les mêmes.

Q. Est-ce une sérieuse accusation à porter contre un fonctionnaire du gouvernement? Je suppose que vous savez cela?—R. Personnellement, je ne crois pas que la chose ait été pratiquée.

Q. Vous croyez que certaines personnes se sont avoués coupables de certains actes lorsqu'ils ne l'étaient pas?—R. Dans un seul cas, celui de la Baie-du-Tonnerre, amené par le gouvernement; et cependant je n'aimerais pas à émettre une opinion sur les inspections. D'après ce que M. Watson a lu hier, il parait y avoir sujet à beaucoup de soupçons; mais tant que la cause n'aura pas été entendue, par la cour, je n'aimerais pas à dire que ces gens sont coupables.

Q. Pensez-vous qu'il soit possible à ces gens de mélanger le grain ou de le changer d'un compartiment à un autre dans ces élévateurs sans la collusion des fonctionnaires? —R .Collusion ou négligence.

Q. La chose peut-elle se pratiquer la nuit lorsque les inspecteurs ne sont pas là? —R. Il n'est pas permis d'opérer les élévateurs la nuit; on ne peut le faire sans bruit considérable.

Q. On peut faire ce bruit sans vous éveiller?—R. Alors, dans ces circonstances, c'est le devoir du ministère d'avoir un homme comme gardien de nuit. Je ne sais s'il y en a.

Q. Vous ne pensez pas qu'il y a assez d'employés pour exercer la surveillance?—R. Vous dites que l'opération peut se faire la nuit; si la chose est possible et si le gouvernement n'a pas de gardien de nuit, il devrait en avoir un. Rien ne l'en empêche. Un gardien de nuit coûterait $2, et il y a en jeu des millions de dollars.

Q. Vous avez pratiquement déclaré qu'il est impossible de mélanger le grain sans la collusion des fonctionnaires du gouvernement?—R. Ou leur négligence.

Q. Vous avez ajouté cela?—R. Oui.

Q. Vous n'avez pas dit cela dans votre témoignage la première fois?—R. Je demanderai que ce terme soit ajouté.

Q. Vous avez déclaré que vous avez perdu sur vos classes de grain par tout le pays; vous avez 116 élévateurs en opération?—R. Oui.

Q. Voulez-vous dire au comité combien vous avez perdu en classes?—R. Non, mais je vous dirai comment vous pouvez vous procurer ce renseignement. Vous n'avez pas à aller bien loin. Demandez ce renseignement au ministère du Commerce. Tout propriétaire d'élévateur dans le pays est tenu de fournir, à la fin de la saison, une déclaration sous serment—et il est passible d'amende si elle n'est pas exacte—indiquant le nombre total de boisseaux de chaque classe qu'il achète et le nombre total de boisseaux de chaque classe inspectés, et la variation dans un sens ou dans l'autre. Vous pouvez avoir ce renseignement au bureau de sir Richard Cartwright, et vous n'avez pas à prendre la parole de qui que ce soit sur ce qu'il a perdu ou gagné. Nous n'avons pas fait nos chiffres pour l'année. Nous les avons fait l'an passé.

Q. Vous savez que vous avez perdu sans faire vos chiffres?—R. Oui; nous n'avons pas fait les chiffres pour cette année, mais nous les avons fait pendant un grand nombre d'années, et il n'y a pas eu un an où nous n'avons pas perdu des classes.

Q. J'étais sous l'impression que certainement vous sauriez quel nombre de classes vous aviez perdu l'année dernière?—Nous faisons des opérations considérables et le territoire est aussi très étendu, de Vancouver à Fort-William; nous avons 116 élévateurs à surveiller, trois grands moulins, un élévateur de tête de ligne et une armée de commis-voyageurs. Je ne tente pas de charger ma mémoire des chiffres de cette nature. S'il vous importe de connaître ces détails, je télégraphierai à Winnipeg et j'aurai ce renseignement.

Q. Vous avez déclaré que le gouvernement du Manitoba avait exploité un certain nombre d'élévateurs—R. Oui, monsieur.

Q. Et vous avez donné lecture d'un état faisant voir qu'il a perdu une forte somme d'argent dans l'opération de ces élévateurs. Vous avez aussi entendu la déclaration faite ici, l'autre jour, par un de ces messieurs, M. Cago, établissant qu'ils ont perdu 24 pour 100 en classes—R. Oui.

Q. Et vous l'avez aussi entendu déclarer que, tout en perdant des classes, ils ont fait des bénéfices dans ces élévateurs?—R. Je ne sache pas qu'il ait dit qu'ils ont fait des bénéfices avec les élévateurs régionaux.

Q. Oui, il fait un signe de tête. Comme homme pratique, pouvez-vous me donner une idée; une compagnie, qui possède un nombre d'élévateurs, perd 24 pour cent sur les classes de grain, trouve moyen de faire de l'argent; le gouvernement, qui n'achète pas de grain et ne peut perdre sur les classes, perd de l'argent dans l'opération des élévateurs; quelle est l'explication de cela?—R. Je dirais que c'est la différence entre l'exploitation par le gouvernement et celle pratiquement et bien conduite par des hommes d'aiffaires.

Q. Vous ne considérez pas que cela découle de la manipulation?—R. Non.

Q. Vous avez plus confiance dans les hommes d'affaires que dans les fonctionnaires du gouvernement?—R. Je ne saurais dire. Incompétence n'est pas toujours malhonnêteté.

Q. Il y a quelque chose que je voulais vous demander: vous avez dit que les cultivateurs pouvaient obtenir toute espèce de législation, vous avez expliqué comment ils faisaient leurs affaires, et vous avez parlé de lourdes obligations—R. Oui.

Q. Vous avez entendu, l'autre jour, la déposition d'un témoin disant qu'une compagnie par actions, au capital de $200,000, était en possession de biens d'autres personnes pour une valeur de quatre millions et demi de dollars et que la garantie était de $50,000. Considérez-vous cette somme une forte garantie?—R. Oui. Je la crois suffisante parce que le gouvernement, outre l'obligation, a comme garantie l'actif de la compagnie. S'il obtient un jugement contre elle, il peut l'exécuter.

Q. Il n'y a que le loyer de l'élévateur?—R. Il y a l'actif.

Q. Considérez-vous que la somme de $50,000 est suffisante—R. Je pense que oui. La garantie est établie par le commissaire d'entrepôt, sur une certaine base, je crois, tant sur les premiers $25,000 et tant pour chaque $50,000 en plus, quelque chose de la sorte. J'ai fait faire des calculs d'après ce bill lorsque je l'ai reçu et, comme je l'ai lu, j'ai trouvé qu'il faudrait des garanties d'environ $580,000 sur nos élévateurs régionaux. J'ai alors télégraphié au département de M. Castle pour savoir comment faire le calcul. M. Castle n'était pas là lui-même, mais son commis-chef me dit que le calcul est basé sur la quantité totale; c'est-à-dire que si vous avez un seul élévateur, la charge minimum est une garantie de tant; si vous avez cinq ou six élévateurs, la garantie est déterminée par la capacité totale et augmente de tant pour chaque $50,000.

Q. Vous avez déclaré que vous avez perdu de l'argent dans l'opération de vos 116 élévateurs?—R. Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que nous avons constaté que cela nous aurait mieux payé d'acheter en moyenne du commerçant que d'acheter le blé nous-mêmes; le fait même que nous achetons très peu de blé par la voie de nos élévateurs prouverait la chose, je crois, parce que si l'opération était si profitable il nous faudrait au moins 350 élévateurs pour répondre à nos besoins.

Q. Vous ne savez pas si vous perdez ou faites de l'argent, est-ce là ce que vous dites?—R. Non, nous le savons par le prix moyen. Par exemple, notre habitude aujourd'hui est de diviser le blé en deux qualités: bonne et inférieure. Nous devons faire une division de ce blé entre les différents moulins et nous exigeons que chaque moulin fasse son propre choix séparément, comme nous ne moulons pas le blé de qualité inférieure. Chaque soir nos acheteurs, quand il y a un bureau de télégraphe, doivent nous télégraphier le total des achats: tant de blé bon, tant de qualité inférieure, et le prix moyen. La première chose, le matin, on met sur mon bureau un état indiquant le prix moyen du bon blé, c'est-à-dire le blé Northern n[os] 1 et 2, livré à nos élévateurs ce jour-là, et aussi la moyenne du fret sur ce blé jusqu'à Fort-William, parce qu'il ne suffit pas de savoir que ce blé coûte 75, où les taux varient de dix à vingt-cinq cents.

Q. Je ne veux pas savoir tout cela; tout ce que je voulais, c'est une réponse directe à la question: avez-vous fait de l'argent ou non? Tirez-vous quelque profit de votre élévateur régional?—R. Oui.

Q. Un bon profit, sans faire de mélange?—R. Oui.

Q. Et vous ne faites nullement de mélange?—R. Oui, un beau profit. Cela nous a beaucoup aidés pour ce moulin, dont la capacité dépassait nos besoins à cette époque.

Q. Pensez-vous, M. Black, qu'il y a plus de facilités de tête de ligne qu'il n'en est besoin aux élévateurs de tête de ligne de Fort-William et Port-Arthur?—R. Beaucoup plus.

Q. Plus qu'il n'en sera besoin pour quelque temps?—R. Oui.

Q. N'est-il pas étrange que les gens placent leur argent dans une entreprise qui n'est pas profitable?—R. Leur expérience diffère un peu de la nôtre. Ils disent qu'ils ont 90 pour 100 du blé qui est allé de leur propre éatblissement à d'autres élévateurs. Il y a 50 pour 100 du blé sorti de nos élévateurs qui va à notre propre établissement. Ce blé est expédié par les cultivateurs, les commerçants et beaucoup d'autres, sans aucune sollicitation de notre part.

Q. D'après ce que nous pouvons en conclure des témoignages rendus, chacun a invariablement déclaré que son élévateur est profitable?—R. Oui.

Q. Et cependant, vous venez nous dire qu'il y a là une trop grande capacité. Comment les élévateurs peuvent-ils être profitables s'il y a une trop grande capacité? —R. Parce que les élévateurs plus considérables, ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique, ont une énorme étendue d'entrepôt qui n'est pas employée.

Q. Coment se fait-il que le blé ne va pas là; est-ce parce que les wagons sont changés de voie?—R. Un grand nombre d'élévateurs régionaux sont la propriété de personnes qui exploitent des élévateurs de tête de ligne, et des gens pensent peut-être qu'ils feraient mieux de traiter avec moi qu'avec le chemin de fer Canadien du Pacifique; ils envoient le blé à mon élévateur ou à l'un de ces établissements privés.

Q. Alors, le système actuellement en vigueur porterait en fait atteinte aux droits acquis du chemin de fer Canadien du Pacifique?—R. Il n'y a pas de droits acquis; personne n'a le droit exclusif de faire les opérations d'élévateur de tête de ligne. Bien que le chemin de fer Canadien du Pacifique puisse n'avoir pas été satisfait, il nous a déclaré franchement qu'il ne s'en occupait pas, ni dans un sens ni dans l'autre. Ils sont satisfaits de voir que le blé est consigné à d'autres personnes et préfèrent qu'il en soit ainsi, parce qu'il est plus sûr d'avoir le blé expédié à Fort-William. Si l'expéditeur est aussi intéressé à Fort-Wlliam, il est plus certain qu'il l'enverra à cet endroit, car autrement il se soucierait peu qu'il aille à Duluth, Sant-Paul ou Chicago.

Q. Vous nous avez dit que votre élévateur 116 ne reçoit qu'une faible proportion de votre blé et que presque tout le blé qui y est reçu vient du dehors?—R. Oui.

Q. Si cela est vrai dans votre cas pourquoi, si vous séparez les élévateurs régionaux des élévateurs de tête de ligne, la même chose ne se ferait-elle pas pour d'autres; ne seraient-ils pas exposés autant que vous à recevoir le blé?—R. Cela se pourrait, même dans la proportion de 50 pour cent, s'ils recevaient autant de blé de particuliers que nous. Nous le recevons parce que nous avons là un moulin. Sur les vingt-neuf millions de boisseau de blé expédié à Montréal, il n'en passe pas six millions et demi par notre établissement. Nous employons une grande quantité de blé à Fort-William, et la plus grande partie du blé que nous moulons à Fort-William vient de notre propre établissement.

Par le président:

Q. Avez-vous quelqu'autre déclaration à faire?—R. M. Thompson a lu dans la *Gazette* de ce matin un article que fait supposer que notre compagnie est coalisée ou en conspiration avec les gens de Minneapolis pour contrôler le commerce du grain. Il est très mécontent et m'a télégraphié

Le PRÉSIDENT.—Je me proposais de faire porter ce télégramme au procès-verbal, à la clôture de votre déclaration. La dépêche est de M. Thompson, vice-président et gérant de la *Ogilvie Milling Company,* et se lit comme suit: "J'aimerais que le comité du Sénat comprenne bien que depuis que nous faisons affaires dans le Nord-Ouest notre compagnie n'a jamais été associée à d'autres élévateurs régionaux ou de tête de ligne que les nôtres et qu'elle n'a jamais fait partie d'aucunes coalitions du caractère indiqué. Au contraire, nous avons toujours gardé une position absolument indépendante dans toutes nos transactions en Canada et nous avons toujours conseillé la plus grande liberté chez les cultivateurs dans le commerce du blé. En principe général nous sommes opposés au mélange du blé, mais nous pensons qu'on peut l'empêcher par l'imposition d'amendes suffisantes sans confisquer les biens, porter atteinte aux droits acquis ou désorganiser le commerce.

M. DAVID HORN se présente devant le comité et fait la déclaration suivante:—

Au nom du chemin de fer Canadien du Pacifique je désire déclarer ce qui suit:—

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique est propriétaire de ce qu'on appelle un "élévateur de traitement", employé pour le nettoyage et le traitement spécial du blé rejeté, et il est fourni de machines spéciales à cette fin. Sur la question de savoir si les article 123 et 242 de la loi devaient ou non être adoptés, cette compagnie ne

désire pas exprimer d'opinion. Si, cependant, ces articles sont adoptés, la compagnie soumet qu'ils devraient être amendés de manière à ne pas s'appliquer à un "élevateur de traitement". Cette compagnie d'élévateur n'achète pas maintenant et n'a jamais dans le passé acheté du grain endomamgé, se limitant à le mettoyer ou le traiter pour les propriétaires et à leur faire payer ses services; ce n'est pas son intention, tant que les conditions actuelles continueront, de faire aucun changment dans son mode d'opérer. La compagnie prévoit cependant que les conditions pourraient bientôt changer de telle sorte qu'il deviendrait nécessaire pour elle d'acheter le grain endommagé. En vue de cela et de la nature spéciale des opérations d'un élévateur de traitement, la compagnie soumet que les propriétaires d'un élévateur de ce genre devraient êtr autorisés à acheter du grain endommagé. C'est de plus un grand avantage pour le producteur qu'un semblable marché lui soit ouvert. Afin d'amener ce résultat la compagnie soumet que, si les articles en question doivent être adoptés, la loi devrait être amendée comme suit:—

(z) "élévateur de traitement comprend un élévateur ou entrepôt employé au nettoyage ou autre traitement spécial du grain rejeté ou endommagé, et qui est pourvu de machines spéciales à cette fin".

Article 123, ligne , après "élévateur" insérer "autre qu'un élévateur de traitement".

Article 22, paragraphe (a), ligne , après "élévateur" insérer "autre qu'un élévateur de traitement".

Le comité s'est alors ajourné à mardi, 27 mars, à 11 heures du matin.

OTTAWA, 28 mars 1911.

Le comité se réunit à 11 heures du matin.

L'honorable M. JONES au fauteuil.

Le PRÉSIDENT.—Le comité est prêt à entendre d'autres témoins. S'il y a quelqu'un présent qui désire être entendu et qui n'a pas encore rendu témoignage devant le comité, nous l'entendrons maintenant.

M. CONNELL, M.P.—Il y a ici quelques personnes de Port-Arthur et de Fort-William.

M. TALBOT.—Appartiennent-elles à une organisation quelconque? Si oui, l'une d'elles pourrait les représenter toutes.

M. CONMEE.—Le président de la Chambre de Commerce de Port-Arthur, le maire de Fort-William et le maire de Port-Arthur sont ici.

S. C. YOUNG, maire de Fort-William, dit:

Le Conseil de Ville et la Chambre de Commerce m'ont prié de me présenter ici, devant vous, pour vous exposer leurs vues sur la question de savoir comment cette loi affectera les intérêts des deux villes. Vous connaissez bien les conditions, sans doute; Port-Arthur et Fort-William sont les quartiers généraux en Canada pour le grain de l'ouest, et tout ce qui est préjudiciable à ce commerce affecte nécessairement Port-Arthur et Fort-William plus que tout autre point du Canada. Pour cettte raison on m'a demandé de venir ici et d'exercer auprès du comité toute l'influence possible pour faire corriger certains articles de la nouvelle loi, en tant qu'ils affectent nos intérêts. Nous avons, outre les élévateurs publics réguliers, un nombre d'élévateurs privés, la propriété de particuliers. Ceux dont je veux parler plus particulièrement sont les élévateurs construits et munis des appareils nécessaires pour la séparation et le traite-

ment des grains mélangés et endommagés. On y sépare les grains qui ont été mélangés dans un lot. Ces élévateurs sont peu considérables; je crois que le plus grand n'a qu'une capacité de 125,000 boisseaux et cela lorsque chaque pouce d'espace dans l'établissement est employé. Conséquemment, ils ne sont pas en position de faire les opérations d'entrepreneurs publics.

Le PRÉSIDENT.—Combien y a-t-il de ces élévateurs?

M. YOUNG.—Il y en a deux à Port-Arthur et deux à Fort-William.

L'honorable M. TALBOT.—Ces élévateurs sont-ils ce qu'on appelle élévateurs de traitement?

M. YOUNG.—Oui, ces élévateurs sont munis de machines pour séparer le grain. Prenez, par exemple, le blé qui est mélangé d'orge; au moyen de ces machines il peut être absolument séparé. Cela ne peut se faire dans un élévateur ordinaire. L'élévateur de traitement a des machines spécialement faites pour cette fin. En outre, il traite le grain mouillé et endommagé et le met en état d'être au commerce. Il nettoie le grain sale. Si cette loi est odoptée dans sa forme actuelle, autant que je puis voir, elle empêchera ces gens de faire des affaires. Je sais qu'ils ont placé dans ces établissements chaque dollar leur appartenant, et c'est pour eux particulièrement que je désire en appeler à ce comité. Ils ne sont pas et ne seront jamais en position d'exercer les opérations d'entreposeurs publics. En tant que les autres élévateurs sont concernés, nous espérons que la nouvelle loi, lorsqu'elle sera complétée et adoptée, protègera en tous points les intérêts canadiens et tout particulièrement les intérêts de Fort-William, qui sont ceux du Canada; c'est-à-dire qu'ils seront mis sur une base aussi sûre et juste que ceux de Duluth, disons, qui est notre plus proche concurrent aux Etats-Unis. Je comprends qu'il est permis d'y transporter le grain du Canada, de le mélanger comme on le juge à propos et de l'expédier comme type américain lequel, tout en étant bien connu, n'est pas à la hauteur du type canadien. Le type américain a été établi et maintenu depuis plusieurs années et je suppose qu'il est mieux connu que les classes type du grain canadien. Je suis convaincu qu'il serait préjudiciable à nos intérêts de permettre de mélanger le grain et de l'expédier comme type américain. Je suis d'avis que cela tendrait à détourner une grande quantité de notre grain vers les Etats-Unis, au détriment des intérêts de Fort-William et Port-Arthur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les élévateurs de traitement dont vous parlez sont ceux dans lesquels vous êtes particulièrement intéressés?—R. Je connais probablement mieux ces établissements que les autres. J'ai pris le soin d'étudier très attentivement les méthodes employées dans ces élévateurs, la qualité et l'espèce des grains qui y sont traités.

Q. Ceux qui exploitent ces élévateurs n'exploitent pas d'élévateurs régionaux?—R. Non; je comprends qu'ils achètent tout leur grain dans l'ouest, par charges de wagon. Ils achètent toutes classes de grain endommagé. Comme mesure de protection pour le cultivateur de l'Ouest, je crois que plus nous aurons de ces élévateurs, soit à la tête du lac, soit à d'autres endroits, le mieux ce sera pour eux. A cause de leur facilité de séparer et traiter ces grains, ils peuvent payer un prix plus élevé aux cultivateurs.

Q. Ils n'achètent pas de classes types?—R. Ils en achètent quelques-unes.

Q. Les classes Nos 1, 2 ou 3?—R. Je présume qu'ils en achètent une certaine quantité pour leur propre compte.

Q. Est-ce pour le mélanger avec cet autre grain qu'ils traitent?—R. Autant que possible, ils cherchent à opérer leur établissement dans sa pleine capacité. Il leur est quelquefois nécessaire, je présume, d'acheter du grain à leur propre compte. C'est

dans ce cas que seraient trop sévères pour eux les articles qui défendent au propriétaire d'un élévateur d'acheter du grain pour son propre compte.

Q. Vous admettez que le type de l'autre côté des lignes n'est pas à la hauteur du nôtre. Quelle est la comparaison entre notre grain N° 1 et le leur?—R. Je ne pourrais dire. Je crois qu'il est beaucoup plus élevé au Canada.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Savez-vous quel est le rapport entre les prix aux Etats-Unis et au Canada?—R. Je crois que les grains canadiens rapportent un prix un peu plus élevé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Le grain canadien est de qualité supérieure et rapporte un meilleur prix?—R. Oui.

Q. Vous ne savez pas quelle est la différence?—R. Non.

Q. Le grain d'ici N° 2 serait considéré là-bas comme N° 1?—R. C'est la proportion environ, je pense.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Votre conclusion ne serait-elle pas que le système d'inspection devrait être le même dans les deux pays? Si la réciprocité était mise en vigueur, Fort-William ne serait pas gêné par un système qui ne serait pas en force à Duluth?—R. Je crois que ce serait une grande erreur de la part du Canada d'entretenir la proposition d'avoir pour le grain un type reconnu sur les deux côtés de la ligne. Prenez, par exemple, la différence entre Fort-William, Port-Arthur et Duluth. La distance par chemin de fer entre Winnipeg et Duluth est de 70 milles plus courte que celle de Fort-William ou Port-Arthur à Winnipeg.

Q. Comment proposez-vous de résoudre le problème, par l'adoption de quel système?—R. Je désirerais qu'il soit permis aux propriétaires d'élévateurs particuliers de continuer à exercer leurs opérations comme par le passé.

Q. Les élévateurs de tête de ligne?—R. Les élévateurs de traitement; et je suppose que la loi devrait avoir plus de portée et permettre aux propriétaires d'élévateurs privés d'acheter et vendre du grain à leur propre compte.

Q. Pratiquement, continuation du système suivi aujourd'hui?—R. Oui.

Par le président:

Q. D'après ce que vous avez dit, ce n'est pas nécessairement des élévateurs de traitement parce que les propriétaires achètent du grain classé aussi bien que du grain qui doit aller à l'élévateur de traitement? Le comité doit-il comprendre que ces élévateurs sont réellement ce qu'on devrait appeler des élévateurs privés, aménagés pour le traitement du grain, plutôt que des élévateurs de traitement?—R. Les fins pour lesquelles les élévateurs ont été construits étaient strictement le traitement du grain. Mais, bon an mal an, il y plus de grain endommagé une année que l'année suivante, et les propriétaires de l'élévateur doivent nécessairement acheter du grain classé lorsqu'il n'y a pas beaucoup de grain endommagé. Ils doivent acheter de l'avoine et la mettre en sac. Ils font beaucoup de ce travail. Ils achètent de l'avoine, la mettent en sacs, la vendent à des entrepreneurs et l'expédient dans l'Est. Ils le font simplement pour garder leur élévateur en opération. Ils ne prennent pas de grain en entrepôt. Ils ne sont pas aménagés à cette fin.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous dites que vous aimeriez voir les gens intéressés dans le commerce du grain à Fort-William exercer leurs opérations comme ils l'ont fait jusqu'ici. En quelle

manière cela intéresse-t-il votre ville? Comment cela vous affect-t-il?—R. En réponse, je dirai que si la loi était rendue si sévère il serait difficile d'opérer au Canada; il est très probable que les gens exerceraient leurs opérations par Duluth.

Par l'honorable M. Talbot:

Il serait très possible à l'un de ces élévateurs d'acheter 10,000 boisesaux de blé endommagé, détérioré, de se procurer du blé N° 1 de qualité supérieure et de le mélanger avec les 10,000 boisseaux; s'il avait assez de bon blé N° 1 il pourrait faire le tout N° 1?—R. Ou faire le tout N° 2.

Q. Il pourrait faire le tout N° 1?—R. Il faudrait soumettre le blé à l'inspection et obtenir le certificat exigé par le gouvernement.

Q. Il serait possible de faire le tout N° 1?—R. Cela serait possible si le type de grain traité était assez élevé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. En supposant que la loi fut adoptée telle qu'elle est maintenant et que le mélange ne fut pas permis, comment le changement dans la loi affecterait-il les gens de Fort-William?—R. Si les restrictions s'appliquent aux élévateurs à grain à Fort-William, les opérations seront difficiles.

Q. Qu'appelez-vous opérations difficiles? Voulez-vous dire que nous voulons empêcher le mélange du grain?—R. Je ne suis pas ici dans l'intérêt du mélange du grain.

Q. Je désire avoir votre opinion sur ce point?—R. Si j'ai à vous donner une opinion, j'aurai à vous donner mon opinion personnelle.

Q. Quelle est votre opinion personnelle?—R. Je ne vois pas de raison pour laquelle le mélange du grain ne serait pas permis. Mon opinion personnelle est qu'on ne devrait en aucune manière empêcher un propriétaire d'élévateur ou un commerçant de mélanger son grain, pourvu que le type établi par le gouvernement soit maintenu. C'est-à-dire que le grain expédié doit être de la qualité exigée. Etablissez votre type et voyez ensuite que le type soit maintenu lorsque le blé est expédié à l'étranger. Vous obtenez ainsi un grain plus uniforme que par l'expédition de toute autre manière.

Q. Si la loi est conservée et observée dans la forme actuelle du statut, il n'y aurait pas d'empêchement; l'insertion de ces deux articles dans la loi ne nuirait aucunement à Fort-William?—R. Si la loi est amendée de manière à pourvoir aux intérêts des élévateurs construits ou à construire à l'avenir, il n'y aurait pas grand danger.

Par l'honorable M. Power:

Q. Cela veut dire le retranchement de ces articles proposés?—R. Oui.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Je ne puis voir comment le retranchement de ces articles affectera Fort-William?—R .Je l'ai dit.

Q. Si vous êtes en faveur du mélange, vous feriez aussi bien de le dire?—R. J'ai dit que, privément, je ne suis pas envoyé ici pour le défendre.

Q. Pensez-vous que le blé N° 1 des Etats-Unis rapporterait le même prix que notre blé N° 1?—R. Nos grains sont vendus sur leur propre valeur. Il ne s'en suit pas nécessairement que les classes de grain des Etats-Unis soient les mêmes que les nôtres; nous vendons nos propres types.

Par l'honorable M. Power:

Q. Si je comprends bien, vous pensez que le grain devrait être inspecté lorsqu'il est mis dans l'élévateur à Fort-William?—R. Oui, monsieur.

Q. Si cela est fait, le prix que reçoit le cultivateur pour le grain est-il affecté par ce qui peut arriver plus tard?—R. Le grain est d'abord inspecté au point d'expédition, inspecté de nouveau à Fort-William et mis dans les élévateurs. Il est inspecté encore une fois lorsqu'il sort des élévateurs.

Q. Le cultivateur est-il en quelque manière affecté par ce qui se fait après l'inspection du grain dans l'élévateur à Fort-William?—R. Pas que je sache.

Q. Vous dites que l'insertion dans la loi des articles 123 et 242 aurait pour effet de nuire à la concurrence entre Port-Arthur, Fort-William et Deluth?—R. Je crois que oui; et en outre, ce serait une grave injustice pour les intérêts privés à ces endroits.

Q. Etes-vous intéressé dans le commerce du grain?—R. Je dirai pour l'information du comité que je n'ai pas un dollar placé dans les grains ni dans les élévateurs à grains.

Q. En votre qualité de résident de Fort-William et maire de la ville, vous êtes nécessairement plus ou moins familier avec le commerce des grains?—R. Oui, j'ai été là vingt-cinq ans; j'ai suivi le progrès de la construction d'élévateurs depuis 1885 et j'ai été très lié avec les propriétaires d'élévateurs. J'ai pris un grand intérêt dans cette industrie.

Q. Vous l'avez suivie comme partie désintéressée et, d'un autre côté, vous vous êtes intéressé à la prospérité de Fort-William. Je désirerais savoir quelle est votre expérience à l'égard de ceux qui ont exploité ces élévateurs. Les cultivateurs, à votre connaissance, ont-ils eu quelque solide raison de se plaindre de la manière dont ils ont été traités aux élévateurs?—R. Je ne pourrais répondre; je ne connais aucun cas spécifique où une injustice ait été commise.

Par l'honorable M. Power:

Q. Votre sentiment, je conclus, est que lorsque le grain est inspecté dans l'élévateur de tête de ligne, le cultivateur de l'ouest obtient son prix. Il ne suit pas le grain après cela?—R. Non. Il peut y avoir des cas où un grand cultivateur fait l'exportation. Je n'en ai jamais connu, mais c'est possible.

Q. Alors, le cultivateur ne serait pas matériellement affecté par ce qui se ferait après. Comment les intérêts du cultivateur seraient-ils affectés si, pratiquement, tous ces élévateurs de tête de ligne , exploités par des compagnies privées ou des particuliers, étaient fermés?—R. Ce serait un coup très sérieux, non seulement pour Fort-William, mais aussi pour les cultivateurs de l'ouest. Ce serait pour eux un grand embarras, car ils n'auraient absolument plus aucun endroit où envoyer le grain qui doit être traité. Ce serait le cas d'une ville sans hôpital.

L'honorable M. DOUGLAS.—Ne pourraient-ils pas donner le grain aux cochons?

M. YOUNG.—Ils prennent le grain endommagé—l'achètent sur le marché, le traitent et en font un bon article vendable.

Par l'hon. M. Power:

Q. Mais à part cela, prenez le grain ordinaire, non pas le grain qui va à l'élévateur de traitement, supposons que les élévateurs privés soient fermés par l'opération de l'article 123, quel en serait l'effet sur le cultivateur?—R. Cela le laisserait sans moyen possible de faire traiter son grain.

Q. Je ne parle pas du grain endommagé?—R. Le grain qui a été endommagé par l'humidité ou la nielle et toute chose de cette nature serait une perte pour lui. Ce grain ne pourrait se vendre. Vous ne pourriez le mélanger au grain de bonne qualité. Comme l'a remarqué l'honorable sénateur, il faudrait le donner aux cochons.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Si je comprends bien, vous dites qu'il n'y a que quatre de ces élévateurs à Fort-William et Port-Arthur?—R. Oui, quatre maintenant.

Q. Ce ne serait pas un malheur s'ils étaient fermés?—R. S'ils étaient fermés, ce ne serait pas seulement une perte considérable pour la cité, mais une perte inutile pour les propriétaires privés.

Q. Ne savez-vous pas que l'intérêt du cultivateur est intimement lié à celui du pays pour l'année prochaine et pour l'avenir, et dépend absolument de la condition dans laquelle le grain arrive sur le marché étranger?—R. J'en conviens.

Q. C'est le point qui intéresse le cultivateur et qui doit l'intéresser tant qu'il produira du grain; il ne faut pas oublier le cultivateur lorsqu'il a reçu l'argent pour son blé?—R. Non; je crois que le premier désir de tout Canadien doit être d'avoir une qualité supérieure de grain et de la maintenir toujours.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Comment comptez-vous y arriver si vous permettez le mélange du grain?—R. Je suppose que le gouvernement, dans sa sagesse, pourrait rendre une loi quelconque à cette fin.

Q. C'est exactement ce que nous essayons de faire. Mais en réponse à la question de M. Power, qui veut savoir si le cultivateur sera lésé par le fait du mélange après la vente, vous avez dit que ce qui est fait après ne fait pas grand chose au cultivateur?—R. Je n'ai pas dit que cela ne ferait rien au cultivateur. Je suis en faveur d'établir un étalon pour notre grain et de le maintenir.

Q. Pensez-vous que cela soit possible si l'on permet aux gens de mélanger le grain?—R. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait se faire. Prenez le thé, par exemple; vous pouvez prendre plusieurs hautes qualités de thé, les mélanger, ce qui se fait, et avoir encore un thé de qualité supérieure.

Q. J'ai mélangé moi-même du thé, et j'en connais quelque chose. Si vous prenez deux bonnes qualités de thé et si vous y ajoutez une quantité de thé bon marché, croyez-vous que vous obtiendrez la qualité étalon de thé?—R. Je répondrai à cela en disant que s'il vous est permis d'ajouter une quantité de thé de qualité inférieure, l'inspection est en défaut. La qualité type doit être assez élevée pour empêcher que du grain de qualité inférieure, entre dans le mélange que vous faites.

Q. Supposons que vous produisiez un article de bonne qualité, portant une marque indiquant qu'il est de bonne qualité, pensez-vous qu'il serait dommageable d'y ajouter quelque chose avant qu'il n'arrive sur le marché, si c'est à votre avantage?—R. Cela serait un article spécifique de fabrique.

Q. Le blé est de même?—R. Non, le blé est différent. Le blé est le produit du sol; il n'est pas fabriqué.

Q. Alors, vous pensez que le cultivateur n'a pas d'intérêt à maintenir la qualité type du grain sur le marché anglais?—R. Je suis heureux de voir que le cultivateur s'intéresse à la question.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Vous dites que l'étalon du blé canadien est quelque peu plus élevé que celui des Etats-Unis?—R. On me le dit.

Q. Vous dites aussi que vous aimeriez voir nos qualités de grain être égales à celles de Duluth?—R. J'aimerais les voir supérieures en tout point à celles de Duluth.

Q. Vous avez dit au sénateur Power, il y a quelques instants, que vous ne voyez pas comment le cultivateur pourrait souffrir. Supposons le cas d'un grand champ de blé, dont une partie est battue et l'autre non battue; il survient une tempête de neige, ce qui arrive souvent dans l'ouest, et la portion non battue est gâtée par la nielle.

Savez-vous quelle serait la différence de prix entre le blé niellé et celui qui n'a pas été endommagé par l'humidité?—R. Il y aurait probablement une différence de quelques cents dans le prix.

Q. Maintenant, supposons que votre élévateur de traitement achète une grande quantité de blé non endommagé, disons du n° 2 de qualité supérieure. Vous achetez ensuite une certaine quantité de blé endommagé ou niellé; vous mélangez les deux dans votre élévateur, et il vous serait possible de faire du tout du blé n° 2; le cultivateur n'en souffre-t-il pas?—R. Je dirais en réponse à cela que si vous avez un certain nombre de ces élévateurs pour le traitement du grain vous auriez une concurrence par laquelle le cultivateur...

Q. Veuillez répondre à ma question: le cultivateur ne souffrirait-il pas des dommages dans ce cas spécifique?—R. Je désire vous prouver que lorsqu'il y a assez de concurrence pour cette sorte de grain le cultivateur en retirerait un prix plus élevé que pour le grain étalon.

Q. Il ne perdrait pas les quelques cents mentionnés tantôt?—R. Je ne pense pas.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je pense que le comité reconnaît le fait que les élévateurs de traitement sont nécessaires avec des règlements convenables. Je ne comprends pas pourquoi ces élévateurs sont attaqués par cette loi?—R. Il leur est défendu d'acheter ou de vendre du grain ce qui, pratiquement, leur ferme la porte du commerce. Ainsi, par exemple, ils reçoivent du blé. Nul cultivateur dans le pays ne peut séparer le blé de l'orge. L'orge est bonne pour le malt lorsqu'elle ne contient pas de blé, mais on ne peut l'employer à cet objet lorsqu'elle est mélangée de blé. Des machines ont été spécialement faites pour séparer ces grains. Dans un laps de temps il s'accumule une certain quantité de blé, assez pour qu'il soit soumis à l'inspection du gouvernement, et on demande ensuite un certificat pour ce blé.

Q. Si le cultivateur n'avait pas le moyen de faire traiter ce blé, il lui faudrait le vendre pour le prix de la nourriture des animaux?—R. Oui.

Q. Comme ces élévateurs sont à cet endroit et qu'il y vient une certaine classe de grain chaque année, il aurait à passer par les élévateurs, que vous l'achetiez ou non. Quelle est la différence, qu'une personne achète le grain ou que vous l'achetiez vous-même?—R. Les propriétaires d'élévateurs ont des acheteurs par tout le pays, recherchant le blé endommagé. Très souvent, la concurrence est ouverte, plus il ya de ces élévateurs, plus la concurrence est vive, et plus élevé est le prix que le cultivateur obtient pour ces qualités inférieures de grain.

Q. Mais en supposant que les gens dans le pays produisent encore cette sorte de blé, ils ne le jetteront pas, ils vous le vendront pour le faire traiter?—R. Oui.

Q. Et votre élévateur serait encore en opération?—R. Dans ce cas, nous n'aurions qu'un patronnage très limité, parce que l'élévateur pourrait être en opération pendant quelques semaines et n'avoir pas de grain à traîter; tandis que si l'on avait le droit d'acheter le grain, l'élévateur pourrait être tenu en opération tout le temps.

Q. Mon point de vue est celui-ci: s'il y a une certaine quantité de ce grain dans l'Ouest—les cultivateurs comprennent bien la situation—cela ne fait aucune différence que quelqu'un achète ce grain et le paie ou que vous l'obteniez vous-même et le traitiez?—R. Je réponds en disant que, très souvent, un cultivateur expédie une charge de grain ne sachant pas qu'il sera rejeté,—il ne le sait qu'après l'inspection—et il constate alors qu'il a un wagon de grain qu'il ne peut envoyer à l'élévateur de tête de ligne.

Q. Son agent ne le notifiera-t-il pas et ne lui demandera-t-il pas si le grain doit ou non être envoyé à l'élévateur de traitement?—R. Il pourrait le faire. Il pourrait l'envoyer à Duluth pour traitement.

ANNEXE No. 1

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous n'êtes pas mon parent, bien que votre nom soit le même que le mien?—R. Non.

Q. Vous poussez ici les intérêts des élévateurs de traitement?—R. Particulièrement.

Q. Il y a un point sur lequel vous voulez insister auprès du comité, c'est que ces élévateurs n'ont pas de capacité comme entrepôt?—R. Exactement.

Q. Et la loi les oblige, s'ils deviennent élévateurs publics, d'emmagasiner tout le grain qui leur est offert?—R. Oui.

Q. C'est l'un de vos objets de plainte que ces élévateurs n'ont de capacité que comme élévateurs de traitement et qu'ils devraient être exemptés de l'obligation d'emmagasiner tout le grain qui leur est offert?—R. Oui.

Q. Une de vos objections découle de l'article 92 de la loi:—

"Tous les grains expédiés à des endroits situés à l'est d'un élévateur de tête de ligne ou d'un élévateur public, dans les limites de la division, ne doivent s'expédier que tels qu'ils ont été classés par les officiers d'inspection dans ces élévateurs."—R. Cet article les empêcherait absolument d'exercer leurs opérations.

Q. N'est-ce pas un fait que le grain est envoyé à vos élévateurs classé comme rejeté pour une cause ou une autre?—R. Oui.

Q. Et en vertu de cet article il devrait sortir de l'élévateur sous la classe indiquée lors de son entrée?—R. Oui.

Q. Quoiqu'il ait été amélioré par votre traitement? Par exemple, vous recevez dans votre élévateur de l'avoine mélangée de blé; au moyen de votre traitement vous séparez les deux grains et la nécessité du mot "rejeté" disparaît. Vous obtenez, disons un demi-wagon d'avoine et un demi-wagon de blé; cependant, comme le grain était classé à son entrée comme rejeté, la loi dit qu'il doit être classé comme rejeté à sa sortie?—R. Oui.

Q. Et, par conséquent, c'est un autre point que vous voulez plaider en faveur de l'élévateur de traitement?—R. Oui.

Q. Vous avez dit qu'il y a quatre de ces élévateurs, y comprenez-vous celui du C.P.R.?—R. Oui; celui qui est connu comme l'élévateur de King. L'élévateur Ogilvie n'est pas un élévateur de traitement; la compagnie traite le grain pour ses objets seulement—c'est-à-dire qu'elle a dans son moulin à farine les machines régulières pour le traitement du grain.

Q. Ce sont les deux points que vous désirez soumettre à la considération du comité?—R. Oui, particulièrement.

Q. Et vous désirez insister sur le fait que le propriétaire d'élévateur de tête de ligne devrait avoir le privilège d'acheter ces sortes de grain et de les traiter pour son propre compte?—R. Oui.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Le témoignage donné à propos de la compagnie Ogilvie était à l'effet qu'elle moud le grain de qualité supérieure?—R. Je désire que l'on considère que mon témoignage au sujet de la compagnie Ogilvie ne s'applique qu'à ses opérations sur le grain. Je ne connais rien des opérations du moulin à farine.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Par rapport à l'article relatif à l'emmagasinage, à une question posée par le sénateur Young, vous avez répondu que ces élévateurs n'avaient pas la capacité voulue pour l'emmagasinage du grain?—R. Je voulais dire que la capacité d'emmagasinage était limitée.

Q. Si je comprends bien, vous dites qu'ils ne prendraient le grain de personne pour traitement?—R. Ils le prendraient pour traitement.

Q. Ils tomberaient sous l'effet de la loi comme élévateurs d'emmagasinage?—R. L'élévateur King reçoit le grain de pratique.

Q. Quelqu'un des autres élévateurs prend-il le grain de pratique?—R. Je ne crois pas. Je pense qu'ils achètent leur grain et le traitent.

Q. Alors ils seraient dans la position d'aller trouver le cultivateur et de lui dire: " Nous ne pouvons prendre ce grain?—R. Je ne connais pas pareil cas.

Q. Ils pourraient prendre la position de dire que, bien que le grain vaille quelque chose pour eux, il ne vaut rien pour personne autre?—R. Les cultivateurs comprennent. J'ai moi-même été cultivateur dans l'ouest et je ne pense pas qu'un acheteur pourrait s'en tirer avec une proposition de ce genre.

Q. Mais s'ils n'enmagasinaient pas le grain ce serait l'un des effets, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT.—Vous n'avez pas à répondre si vous ne le voulez pas.—R. Je ne saurais dire.

Q. Ils donneraient le plein prix pour le grain, bien qu'ils n'aient pas le moyen de le traiter?—R. C'est une question entre l'acheteur et le cultivateur.

Q. Mais si le grain ne peut être traité?—R. Mais il peut l'être. Je comprends que l'élévateur King, à Port-Arthur, prend le grain, le traite et aussi l'emmagasine.

Q. Mais les autres élévateurs ne le font pas?—R. Ce sont de petits établissements. Ils n'ont pas la capacité voulue pour emmagasiner le grain.

Par l'honorable M. Young:

Q. Comme question de fait, si je remplissais l'un de vos élévateurs de traitement, fournis de ces machines spéciales, disons avec 125,000 boisseaux de blé, et qu'ils fussent obligés de le garder, ils ne pourraient tourner une roue?—R. Cela les mettrait absolument hors d'affaires, car j'ai calculé qu'ils ne pourraient réaliser leurs dépenses courantes et l'intérêt sur leur placement.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Savez-vous que tous les élévateurs font l'ouvrage de pratique, actuellement?—R. Je ne pourrais répondre; je ne le sais pas.

Q. Quelles sont leurs charges pour le traitement de ce grain?—R. Je crois que l'élévateur King a un tarif régulier.

Q. Sont-ils obligés de le sortir dans un certain délai?—R. Je ne sais.

Q. Si j'envoyais 100,000 boisseaux de grain à l'élévateur et si je le laissais là, cela arrêterait ses opérations?—R. L'élévateur King a assez de capacité. Les élévateurs plus petits seraient remplis.

Q. Je me demandais s'il y avait quelque condition exigeant que le grain ne soit pas laissés longtemps à l'élévateur?—R. Je veux justement dire une autre chose. La cité de Fort-William désirerait voir insérer dans la loi des dispositions à l'effet que les entreprises privées peuvent construire des élévateurs et faire des opérations de grain à Fort-William et Port-Arthur. Lorsque notre loi sera rédigée, nous espérons qu'il en sera ainsi; que non seulement les élévateurs existants seront protégés, mais que nous pourrons en construire d'autres et exercer le commerce du grain.

Par le président:

Q. A votre avis, cela rendrait-il la situation meilleure que de permettre à ces élévateurs de traitement de vendre le grain sur échantillon, après qu'il a été traité?—R. Je ne suis pas assez familier avec les opérations de ces établissements pour savoir si cela serait ou non satisfaisant.

Par l'honorable M. Young:

Q. Ce que vous voulez, c'est que le blé soit inspecté à la sortie?—R. Oui.

Par l'honorable M. McHugh:

Q. Dans le cas où il arrive à Port-Arthur et Fort-William une certaine quantité de grain de qualité inférieure, rejeté à cause d'une légère différence avec l'étalon, et une égale quantité de grain de très haute qualité, supposons que l'on fasse le mélange de ces grains et que l'on arrive à produire l'échantillon étalon du gouvernement, le prix du grain ne serait-il pas considérablement augmenté dans le Nord-Ouest? Le privilège de mélanger ainsi les grains n'augmente-t-il pas dans une grande mesure la valeur de la récolte dans le Nord-Ouest?

Q. Je croirais qu'il créerait une valeur de concours plus grande pour les différentes classes de blé.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Savez-vous combien de compagnies d'élévateurs sont en opération à Fort-William?—R. Le C.P.R. en a un certain nombre; disons qu'il y en a 12.

Q. Savez-vous, comme fait, que ces élévateurs chargent tous le même taux?—R. Je crois que oui.

Q. Cela démontre qu'il n'y a pas de concurrence?—R. Je pense que cela est couvert.

Q. En même temps, les taux d'emagasinage à Duluth et dans les autres ports des Etats-Unis sont beaucoup moins élevés?—R. Je ne saurais dire.

M. Sherley Ogilvie.—Je désire déclarer, au sujet de l'élévateur de tête de ligne Ogilvie à Fort-William, que notre élévateur n'est pas un élévateur de traitement; c'est un élévateur de tête de ligne régulier.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. N'est-il pas vrai que, de fait, vous avez là toutes les machines pour faire les mêmes opérations que font les élévateurs de traitement?—R. Non, monsieur.

Par l'honorable M. Young:

Q. Dans votre moulin, vous avez des machines pour traiter les grains de qualité supérieure?—R. Nous avons des machines pour exercer nos opérations de la manière la plus avantageuse possible.

M. E. R. Wayland, membre de la Chambre de commerce de Fort-William.

Je représente la Chambre de commerce de Fort-William. Un comité spécial a été nommé par le conseil comme comité des grains. Nous trouvant à la tête des lacs, point terminal, nous portons un grand intérêt au mouvement du grain. Personnellement, je fais le commerce des grains, j'ai fait l'exportation et j'ai été agent d'exportateurs. J'expédie une très grande quantité de blé. J'ai été dans le commerce à cet endroit pendant près de quinze ans. Avant cela, j'ai été cultivateur dans l'Ouest pendant huit ans. Je pense que j'ai une assez bonne connaissance du commerce. Je possède une connaissance au point de vue de la culture et du commerce du grain, au point de vue de l'élévateur de Fort-William et des élévateurs privés, des élévateurs de tête de ligne et des élévateurs de traitement. J'ai été l'associé de feu M. King pendant quelques années. J'ai travaillé pour lui sur la voie comme inspecteur, pour ainsi dire. Lorsque cet inspecteur considère que le grain n'est pas de la qualité voulue il le fait inspecter de nouveau et, si nécessaire, le fait envoyer à l'élévateur de traitement.

Venons-en à l'article 122; les élévateurs privés sont fournis des machines les plus modernes pour le traitement du blé hors de classe; les élévateurs de tête de ligne n'ont pas ces facilités. L'élévateur de traitement peut séparer le blé de la manière la plus efficace et il peut payer pour le grain rejeté beaucoup plus que les représentants des élévateurs de tête de ligne, qui ont des élévateurs régionaux. Je sais que, il y a quelques années, il n'était ps rare de payer 14, 15 et 16 cents le boisseaux pour le blé rejeté parce qu'il était mêlé d'avoine ou d'orge; la même chose s'appliquait au blé niellé. Je parle maintenant du blé rejeté à cause des graines. L'augmentation de la concurrence a fait tomber les prix de 14 et 18 cents à 5 et 7 cents. Vous devez admettre que cela est dû aux machines modernes qui permettent de séparer les grains, et cela fait voir ce que les établissements privés ont fait, ainsi que l'avantage que l'Ouest en reçoit. Ces établissements achètent leur propre grain et n'en gardent en entrepôt pour personne. Je parle des deux élévateurs privés à Fort-William exploités par Black et compagnie et Davidson et Smith. L'élévateur National, à Port-Arthur, achète du blé et, je comprend, n'emmagasine que le sien.

L'élévateur King, la propriété du C.P.R., est un hôpital général. L'élévateur de Muirhead et Black est aménagé pour le traitement du grain,—le séchage et le nettoyage. Je crois que l'article 122 ne contient aucune disposition pour les établissements privés. Je pense que cette disposition devrait être insérée dans la loi et que ces élévateurs devraient être protégés. Nous reconnaissons que si la réciprocité est adoptée, elle aura pour effet d'introduire un nouvel élément dans le commerce du grain, un nouvel élément de concurrence; et nous, comme citoyens de Fort-William, ainsi que vous ici présents, messieurs, sentons qu'il est nécessaire que nous gardions notre blé et notre grain sur le marché canadien, autant que possible. Si vous ne permettez pas l'existence d'un élévateur privé, si vous n'éliminez pas quelques-uns des articles nuisibles de la présente loi, le commerce sera paralysé, en tant que cet élévateur privé est concerné et nous serons mis dans un grand embarras. Je n'ai aucun intérêt dans les élévateurs privés de Fort-William et Port-Arthur. Je suis co-propriétaire à Port-Bay. J'ai des actions dans cette compagnie. Je ne veux pas être classé comme criminel, et je le suis certainement par cette loi. Je demande, en toute justice, que ces articles soient reconsidérés. Il y a dans la loi une disposition qui permet à tout cultivateur ou commerçant de grain de louer un compartiement privé. La Chambre de commerce de Fort-William a étudié ce point à fond. Il y a beaucoup de gens qui ont grandi avec cette cité, qui comprennent le commerce de grain, et ils considèrent que si l'on permet à qui que ce soit—ce qui est parfaitement juste—de louer un compartiment privé, ils doivent avoir le privilège de le faire inspecter sous les règlements statutaires. On a demandé si cela aurait pour effet de hausser le prix du blé. Parlant d'après ma grande expérience, je soutiens qu'il en sera ainsi. Notre étalon aujourd'hui est très élevé. De fait, le blé de cette année a dépassé de trois ou quatre livres le poids étalon. L'habitant de l'ancien monde n'achète pas notre blé à 63 ou 64 livres au boisseau. Il l'achète à 60 livres au boisseau. C'est le blé du Nord n° 1. Il l'achète sur étalon envoyé par M. Horn et M. Gibbs sur le marché européen pour représenter le blé du Nord n°1. S'il reçoit du blé supérieur à l'étalon, nous n'en avons aucun avantage. C'est un fait recconnu, et celui qui a fait de l'exportation sait que l'acheteur de l'ancien monde ne paiera pas d'avantage pour le blé du Nord n° 1.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Je comprends que vous voulez dire par là que les étalons que nous avons maintenant sont virtuellement trop bas?—R. Non, je ne dis pas cela; ils sont élevés. L'an prochain, nous pouvons avoir une récolte qui réduira notre blé du Nord n° 1 à 60 livres. Cette année, il est de 63 livres. Dans ces conditions, vous ne recevrez pas d'avantage pour votre blé si vous expédiez un étalon de blé supérieur cette année et de qualité ordinaire l'an prochain. Par conséquent, lorsque la récolte est comme celle que nous avons eue cette année, si vous permettez que le blé soit classé d'après l'étalon

statutaire, vous pouvez avancer par là votre prix payé dans l'Ouest. Je ne dis pas plus d'un cent par boisseau, mais au moins un cent par boisseau, sur le blé de qualité supérieure. Je ne vois vraiment pas pourquoi les cultivateurs de l'ouest s'opposent particulièrement à ce qu'un article de cette nature soit inséré dans la loi. La chose se pratique maintenant, et il est inutile pour ces messieurs de dire que non. Cela se pratiquait lorsque j'étais cultivateur; et si un cultivateur a deux qualités de blé sur sa ferme, il s'efforce de les améliorer toutes les deux pour en faire une seule. La même chose s'appliquerait aux ports des lacs. Si je loue là un compartiment dans un élévateur, et si je paye d'avantage pour l'étalon du blé du Nord n° 1 ou du blé du Nord n° 2, il devrait m'être permis de faire inspecter ce blé à la sortie d'après l'échelle statutaire.

Q. Vous dites que vous avez l'habitude de choisir votre blé et de le classer avant qu'il soit expédié de la ferme. Avez-vous quelque idée combien il y a de cultivateurs que n'ont aucun moyen de le faire?—R. Une partie de notre ferme contient 50 ou 60 acres, et nous avons un autre terrain plus bas exposé à des gelées légères. Les cultivateurs savent que les terrains bas sont plus exposés. Nous pourrions avoir dans ce champ deux qualités de blé.

Q. Tout cultivateur prudent les garderait à part?—R. Il est peu possible de le faire.

Q. C'est notre usage; nous les gardons à part.—R. Nous avons essayé cela.

Q. Vous dites qu'il est possible, à votre idée, d'expédier sur le marché étranger du blé de tant de livres au-dessus de l'étalon?—R. Oui.

Q. Vous dites que c'est une perte pour le pays. Il peut se faire que des commerçants sont assez généreux pour laisser un grain pesant 64 livres au boisseau leur échapper et se rendre sur le marché étranger. Je n'ai jamais entendu dire pareille chose et je comprends que c'est justement pour prévenir cela que l'on traite le grain? —R. Toute cargaison de blé sortie cette année de Fort-William ou Port-Arthur, d'un élévateur privé ou d'un établissement public, avait deux ou trois livres au-dessus de l'étalon. Je regrette que nous n'ayions pas les témoignages à ce sujet. Je suis presque positif que tel est le fait; que le blé expédié avait deux ou trois livres au-dessus de l'étalon. On peut facilement le faire établir par l'inspecteur fédéral du grain à Fort-William. Je crois que c'est un point très important, car on a dit que le blé expédié était de poids léger, ce qui n'est pas vrai. Je suis exportateur et je ne suis pas intéressé dans les élévateurs. Je dis que quelquefois, dans la saison active d'exportation, vers la clôture de la navigation, lorsque nous avons eu à expédier de différents élévateurs un million ou un demi-million de boisseaux, il a été nécessaire de concentrer ce blé dans une maison, si possible, et je sais qu'un élévateur a aidé l'autre. A ma connaissance, lorsque les élévateurs du C.P.R. étaient remplis, un élévateur de tête de ligne en aidait un autre en prêtant une quantité de blé qui était remise le lendemain. Nous n'avons jamais fait d'objection. Nous avons toujours été satisfaits en tant que les classes étaient concernées, parce que les qualités supérieures ont été au-dessus de l'étalon en poids. Cet énoncé peut être corroboré par l'inspecteur fédéral des grains, et je vous demande de vous procurer son témoignage. Je pense que ce n'est que justice; il est très important d'avoir un témoignage de cette source parce que vous ne pourriez alors douter de l'exactitude des faits. Je prétends que les élévateurs privés devraient avoir la liberté de continuer leurs opérations. Il n'y a pas de désavantage possible; je défie tout cultivateur de l'Ouest de démontrer qu'il y a désavantage. C'est un avantage et on peut aisément le prouver. Au sujet de la mise en compartiments, vous devriez permettre que le blé soit transporté à un élévateur de tête de ligne et autoriser le propriétaire à faire ce qu'il veut du compartiment. Vous dites que je ne dois mettre qu'une classe de blé dans ce compartiment, mais vous me permettrez de charger un navire à vingt-cinq élévateurs. J'ai expédié jusqu'à quatre-vingt-sept classes de grain par un même navire, et j'en connais cent trois.

Q. Qui a préparé ces quatre-vingt-sept classes?—R. Des classes distinctes. J'ai expédié ce chargement moi-même à la maison Norris et Cie, de Chicago. Je connais une expédition de cent trois classes.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Ce blé a-t-il été vendu de l'autre côté comme quatre-vingt-sept classes?—R. Non, il a été vendu sur échantillon. Cet énoncé peut être corroboré par l'inspecteur fédéral des grains. On a dit ici il y a quelque temps qu'il serait impossible de prendre un bon échantillon de blé lors du chargement sur le navire. Je prétends que cela est inexact. Celui qui prend l'échantillon est sur le navire au bout d'un tuyau. Il peut aller de l'un à l'autre des conduits tout le temps et échantillonner le blé. S'il pense que le blé devient trop légère, il n'a qu'à faire signe de la main de fermer le conduit n° 1 ou 2, ce qui est fait. Je prétends que cette inspection est plus satisfaisante que celle faite sur les wagons. Vous avez le blé sous les yeux et pouvez découvrir toute différence dans la qualité. Si vous pensez que l'élévateur ne vous donne pas ce que vous avez acheté et payé, vous pouvez facilement le contrôler. Lorsque j'achète du blé sur le marché et expédie ce blé vendu sur échantillon, il est de mon intérêt de m'assurer que l'élévateur me donne ce que j'achète. Je ne parle pas au point de vue de propriétaire d'élévateur, mais comme exportateur, et en toute justice pour le propriétaire d'élévateur. Si l'on me permet de louer un compartiment ou deux, on devrait me permettre, si j'ai dix classes de blé—pour le compartiment 5 ou 6—de mettre ce blé dans le compartiment que je veux. Il n'y a rien de mal à cela. Vous ne pouvez pas m'empêcher de prendre de 25 maisons 25, 50 ou 100 classes de grain, de les mettre sur un seul navire et de les vendre sur échantillon. Si j'ai un compartiment, je devrais pouvoir y mettre ce que je veux et il devrait m'être permis de demander l'inspection d'après l'étalon statutaire. Si vous voulez contrôler le commerce du grain, vous devez faire quelque chose pour nous aider. Vous ne pouvez passer de lois au désavantage d'un port canadien et au profit d'un port des Etats-Unis. Nous n'avons pas le moindre doute que la loi soit adoptée, et si elle l'est, ce sera à notre désavantage. Vous avez introduit un nouvel élément dans les opérations sur le grin et nous devrons être mis de pair avec les autres ports; et je soutiens que les cultivateurs recevront un plus grand avantage de cette loi qu'ils n'en ont à présent.

Q. Vous vendez le grain à Liverpool sur échantillon?—R. Oui.

Q. Pensez-vous qu'il serait possible de faire vendre notre grain sur échantillon et non pas par classes, par les cultivateurs, les élévateurs et tous les commerçants de l'Ouest?—R. Oui, si vous autorisez l'inspection d'après l'étalon statutaire; et les profits seraient meilleurs.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Vous dites que vous n'êtes pas intéressé dans les élévateurs?—R. Pas à Fort-William ni Port-Arthur.

Q. Qui est propriétaire de l'élévateur *National* à Port-Arthur?—R. Je ne le sais.

Q. Vous avez dit que bien que notre grain atteigne 63 ou 64 livres nous n'en avons aucun crédit lorsque nous l'expédions aux marchés anglais?—R. Nous n'en avons acun crédit.

Q. Si nous envoyons tout le temps du blé au poids légal et du blé qui dépasse ce poids, ne pensez-vous pas que nous aurons crédit pour cela contre ceux qui mélangent comme on le fait aux Etats-Unis?—R. Notre inspection est plus élevée que celle faite aux Etats-Unis et la Chambre de commerce de Liverpool demande que l'étalon statutaire soit maintenu.

Q. Lorsqu'un acheteur de Liverpool achète dix chargements de grain, si neuf sont assez bons et si le dernier contient du blé de qualité inférieure, sale, etc., quand il donnera une nouvelle commande ne prendra-t-il pas pas le lot de qualité inférieur com-

me étalon de ce qu'il doit payer?—R. Non, monsieur; il peut trouver l'étalon d'inspection du Manitoba à la Bourse de Liverpool. Tout ce qu'il a à faire, c'est d'examiner ce blé et de voir ce qu'il est. Les acheteurs de Liverpool sont les meilleurs du monde. Ils achètent le blé par tout l'univers. Ils savent ce que sont nos qualités de grain et ce qu'elles devraient être; ils doivent l'examiner et s'ils ne le font pas, ils agissent sans jugement au point de vue des affaires. S'ils obtiennent du blé de meilleure qualité que l'étalon, le meunier en fera plus de farine; mais le blé est passé sur le pied de l'étalon établi. Il y a quelques années les inspections étaient faites tous les ans, et nous ne savions pas exactement, d'une année à l'autre, ce que nous allions avoir, mais le gouvernement a adopté une mesure très sage en fixant l'étalon, qui est élevé; et si nous pouvons toujours maintenir cet étalon, le blé aura toujours un bon prix dans ce pays.

Q. Il a été prouvé ici que certaines classes de blé sont un peu au-dessous du N° 1 et sont données comme N° 2; qu'il y a une autre classe de blé inférieur à celui-là mais de qualité un peu meilleure que le N° 2, et qu'il y a ensuite le vrai N° 2?—R. Oui.

Q. Ne pensez-vous pas que si tout ce grain était mélangé et expédié sur le marché anglais la valeur de notre grain en serait diminuée?—R. Non; l'acheteur ne peut avoir le même blé l'année suivante; le blé de l'année suivante pourra peut-être revenir à l'étalon.

Q. Si quatre chargements sont expédiés, dont trois sont de blé de bonne qualité et le quatrième de blé qu'on a mélangé pour l'amener à la qualité étalon, l'acheteur demanderait la fois suivante cette qualité inférieure?—R. Non, je ne pense pas qu'il en soit ainsi. Le meunier achète à Liverpool par l'entremise de son courtier. Je ne sais si on mélange de nouveau à Liverpool; mais je sais que tous nos contrats à Liverpool, Londres et Glasgow sont acceptés sur l'étalon statutaire du gouvernement établi par la loi des grains. L'acheteur de Liverpool ne diffère pas des autres commerçants de grain. De fait, je crois qu'il est le meilleur juge de grain dans le monde. Des cargaisons sont expédiées à l'ancien monde, soit au continent ou à la Grande-Bretagne, et nous n'en entendons plus parler. Vous faites votre vente et envoyez votre traite accompagnée du certificat d'inspection; les traites sont payées et l'acheteur n'en parle pas. Je ne connais pas de cas où un marchand ou un meunier de Liverpool ait écrit pour dire " c'est une superbe cargaison de blé; j'en prendrai une autre si vous pouvez me la procurer à un cent de plus le boisseau ". Je n'ai jamais entendu dire cela.

Q. Votre idée est qu'il n'y a pas d'avantage à garder votre grain au-dessus de l'étalon?—R. Non, parce que vous ne pouvez pas le maintenir.

Q. Il faut le garder aussi bas que possible?—R. Oui, conformément au certificat statutaire.

Q. Que diriez-vous s'il contenait des saletés?—R. Il ne devrait pas en contenir.

Q. Il a été prouvé qu'il en contient parfois?—R. C'est la faute de l'inspecteur, non pas celle de l'expéditeur.

Q. Vous nous avez dit que, avant qu'il y eût concurrence, la différence entre le blé rejeté était quelque chose comme quinze cents le boisseau?—R. Quinze cents sur le blé niellé. Je sais qu'il en était ainsi il y a vingt ans.

Q. La différence est maintenant de cinq cents?—R. Oui; il y a du blé rejeté n° 1 et n° 2; la différence varie de trois à cinq cents le boisseau.

Q. Vous avez dit de cinq à sept?—R. C'est entre le blé niellé et celui rejeté pour les graines.

Q. Quel est le coût du traitement, par boisseau?—R. Je ne pourrais dire combien, —cela varie.

Q. Cela coûterait-il un cent?—R. La proportion de saletés peut être plus forte; par exemple, un wagon peut en contenir deux pour cent et un autre, quinze ou vingt pour cent.

Q. Ne faites-vous pas une déduction pour les saletés?—R. Oui.

Q. On retranche autant au cultivateur?—R. Oui; l'acheteur examine le blé, calcule ce qu'il lui en coûtera pour le nettoyer et offre un certain prix.

Q. Il retranche assez pour qu'il n'éprouve pas de perte quand le blé arrive à l'élévateur?—R. Il ne devrait pas y avoir de perte.

Q. De fait, la différence est de sept cents, et quel est le coût de nettoyage?—Je ne pourrais vous le dire; je ne le sais; je n'exploite pas d'élévateur.

Par l'honorable M. Young:

Q. A propos de ces saletés, la proportion n'en est-elle pas établie par l'inspecteur? —R. Oui, d'après la loi.

Q. N'est-ce pas l'acheteur qui établit la proportion de saletés?—R. Non; toutes les proportions sont établies par l'inspecteur.

Q. Les fonctionnaires du gouvernement établissent ce qui doit être retranché?—R. Oui; cela s'applique à tous les wagons qui passent par Winnipeg. La proportion de saletés doit être indiquée sur le certificat. A la campagne, l'acheteur fait comme il le juge convenable. Si le vendeur pense que l'acheteur a tort, c'est à lui de contester.

Par l'honorable M. Davis:

Q. S'il y a des saletés dans les wagons à leur arrivée, l'inspecteur accorde une réduction?—R.L'inspecteur des wagons.

Q. A la campagne, l'acheteur agit d'après son propre jugement?—R. Oui.

Q. La plus grande partie du blé qui passe par l'élévateur est-elle achetée à Winnipeg, ou à la campagne?—R. Je ne le pourrais dire.

Par l'honorable M. Young:

Q. Lorsqu vous exportez du blé, si la cargaison n'est pas ce que donne le certificat, veuillez dire au comité s'il y a appel?—R. Dans le cours de mon expérience, il n'y en a pas eu.

Q. L'acheteur de l'autre côté peut-il appeler?—R. Certainement, il a ce privilège. Il peut demander un arbitrage à Liverpool.

Q. On a affirmé ici qu'il n'y a pas eu d'arbitrage?—R. Certainement, il y a eu là des arbitrages.

Q. Vous en êtes positif?—R. Oui, on peut appeler des arbitres à Liverpool.

Q. Vous avez exporté considérablement du blé?—R. Oui, monsieur.

Q. Avez-vous jamais reçu de plaintes au sujet de ces exportations; si oui, qu'étaient-elles?—R. Je n'ai jamais eu de plaintes en tant que les qualités supérieures de blé sont concernés. Quelque fois, dans les classes inférieures de blé où les différences sont si marquées que les valeurs varient de 10 à 10 cents par boisseaux, des plaintes ont été faites au sujet du blé échantillon. La chose a été expliquée parce qu'il a été difficile d'obtenir un échantillon uniforme, ou une uniformité de blé dans cinquante wagons de blé n° 5 ou n° 6.

Q. Si vous vendiez cette cargaison sur échantillon, vous n'auriez pas à accuser l'inspection?—R. Non.

Q. La question serait de savoir si l'échantillon envoyé de l'autre côté correspondait au blé de la cargaison?—R. Oui.

Q. Les plaintes ont-elles été plus nombreuses dans le cours de l'année dernière?—R. Pas à ma connaissance.

Q. Vous n'êtes intéressé dans aucun élévateur de tête de ligne à Fort-William ou Port-Arthur?—R. Non.

Q. Préférez tirer le blé d'un élévateur en particulier?—R. Non; j'ai toujours expédié mon blé avec l'entente que l'inspecteur est là pour faire son devoir; et toutes les qualités supérieures ont dépassé l'échantillon.

Q. Si vous aviez le choix, y a-t-il un élévateur que vous préfériez?—R. Non, sauf pendant l'hiver, lorsqu'il y a les frais d'emmagasinage à considérer. Il y a quelquefois une idée fausse répandue dans le pays. Il y a une taxe de garage contre les élévateurs du Canadien du Nord à Port-Arthur et contre le Grand-Tronc-Paci-

fique. Dans un cas d'expédition à Saint-Jean, le blé a été coté à 5 cents plus bas parce qu'il y avait raccordement mais pas de voie de garage sur le C.P.R.

Q. Vous êtes en faveur d'un marché sur échantillon?—R. Oui, à Fort-William.

Q. Pensez-vous que le marché sur échantillon serait un avantage?—R. Décidément. La raison pour laquelle je recommande Fort-William comme marché d'échantillon est que les exportateurs, depuis des années, considèrent que le point logique d'exportation pour le blé est à la tête des lacs. Les élévateurs sont là, ils sont sous les yeux des exportateurs, qui peuvent en suivre les opérations. Ils sont à une distance de moins de 400 milles et, conséquemment, nous considérons qu'il est essentiel au commerce de grain d'avoir à Fort-William un marché sur échantillons et un point de commandes. Ce serait certainement le moyen d'assurer des prix plus élevés et le producteur en retirerait l'avantage. Cela ne peut lui faire aucunement dommage. Le commerce de grain est dans une condition telle que je puis déclarer sans crainte que je ne pense pas qu'il y a eu un jour, depuis la première venue du blé sur le marché l'automne dernier jusqu'à aujourd'hui, où vous avez pu exporter du blé du Nord-Ouest sur la base des prix à Liverpool et en réaliser un cent de profit—pas un cent le boisseau, mais un cent. Le blé a été exporté uniquement sur une valeur spéculative. Cette assertion est très sérieuse, mais elle est appuyée sur les faits. Mes amis qui s'occupent du commerce du blé savent que c'est la vérité. Je sais comme fait positif que la concurrence est si vive qu'il n'y a pas eu une journée où nous avons pu exporter du blé au prix de ce jour reçus de Liverpool. Je puis vous citer des exemples où le fret sur les lacs a été offert à si bon marché l'automne dernier—je suis vice-président d'une importante compagnie de vapeurs—que nous avons transporté des cargaisons de blé de Fort-William jusqu'à Buffalo, à une perte de $300 à $500 chaque voyage. L'exportateur a vu un temps où il pouvait expédier du blé de Fort-William à Buffalo à trois quarts de cent par boisseau, et aux ports de baie à un demi-cent par boisseau. Il a vu l'occasion, à son idée, d'une chance spéculative d'acheter le fret, et il l'a acheté à des prix qui, même à un demi-cent le boisseau et au faible taux sur l'océan—le fret par océan est aujourd'hui très bas et le grain peut-être transporté cette saison au taux de trois cents le boisseau—il y a eu perte. Je dis que c'est la raison pour laquelle, dans quatre-vingt-dix-neuf cas sur cent, le blé a été exporté à perte. Il n'y a jamais eu un jour, sur la base actuelle, où il y a eu profit dans l'exportation du blé en Europe.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Mais c'est là une exception?—R. C'est un fait.

Q. Les exportateurs ne continueraient pas leurs opérations s'ils n'y réalisaient pas de profit?—R. Je parle simplement de la concurrence. Elle est maintenant très vive, et si vous avez un marché sur échantillon à Fort-William, où il est permis au locataire de mettre son blé dans tout compartiment, vous créez une nouvelle concurrence de la part des meuniers et des exportateurs.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Représentant une compagnie de transport, savez-vous si elle a jamais perdu du grain sur les lacs?—R. Voulez-vous dire un déficit?

Q. Oui, un déficit dans le poids?—R. Oui, il y a eu déficit.

Q. Entre la tête des lacs sur le côté canadien et le point de déchargement?—R. Oui.

Q. Connaissez-vous quelque compagnie qui ait perdu plus de 25,000 boisseaux en une année?—R. Non.

Q. J'ai entendu une déclaration bien précise, la plaidoirie de gens nolisant des navires et qui eurent à faire face à de lourdes charges parce que la quantité n'était pas là lorsque la cargaison de blé fut déchargée?—R. Dans bien des cas il y a eu un déficit.

Q. Cela n'aurait-il pas pour effet de diminuer nos profits dans les opérations sur les lacs?—R. Certainement.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vos pertes sur les lacs ont-elles été réduites?—R. Oui.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Et il y a eu bonne raison pour cela lorsque des poursuites furent intentées contre les parties supposées coupables?—R. Je ne crois pas qu'il ait été intenté de poursuite contre personne pour déficit dans les cargaisons. Nous n'avons jamais intenté de poursuite. Le gouvernement fait peser les cargaisons et nous obtenons son certificat; s'il y a erreur le blé est expédié sur le certificat du gouvernement. La faute est que le gouvernement prit la responsabilité du pesage de la cargaison et que le navire dût payer la perte.

Q. Celui en charge de la cargaison a déclaré que les écoutilles ont été scellées, qu'il n'a jamais vu les oiseaux emporter le blé sur les lacs, qu'il ne pouvait peser la quantité à la sortie et que, évidemment, le blé n'avait pas été mis dans le navire; cependant, il a dû payer et il a fortement intercédé auprès du gouvernement afin que celui-ci prenne des mesures pour empêcher la répétition de ces déficits. Vos opérations ont été matériellement affectées?—R. Certainement; mais je dois dire que cette années nos pertes ont été très légères de ce chef. Ce qui a le plus affecté le propriétaire du navire c'est que, bien qu'il eût reçu un certificat du gouvernement pour un certain poids, il se produisit un déficit à l'autre bout de la voie lorsque le blé fut pesé lors du déchargement. Je n'ai pu constater si la chose est arrivée aux ports de baie ou à Buffalo.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Qui serait le bénéficiaire?—R. L'un ou l'autre élévateur; je ne sais lequel des deux.

Par le président:

Q. Le gouvernement a pesé le blé à l'entrée dans le navire?—R. Oui.

Q. L'a-t-il pesé à la sortie?—R. Pas dans chaque cas.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Comment les wagons de blé sont-ils inspectés?—R. Ils sont inspectés d'abord à Winnipeg.

Q. Quel est le procédé?—R. Il y a des hommes connus sous le nom de *sondeurs*—ils portent une longue sonde. Le procédé est qu'ils entrent dans le wagon et le sondent en autant d'endroits qu'ils le jugent nécessaire.

Q. En une demi-douzaine d'endroits ou plus?—R. A peu près cela, je suppose. Il est possible qu'ils prennent plus de soin s'ils soupçonnent que le blé ait été mélangé de quelque manière. Nous avons eu plusieurs wagons dans ce cas. C'est lorsque l'expéditeur s'efforce d'améliorer la classe de son grain; et cela est vrai non seulement des élévateurs régionaux, mais aussi des wagons expédiés directement par le propriétaire du blé à la campagne.

Q. Le procédé est de sonder le wagon, je suppose, en différents endroits et de prendre un échantillon?—R. Oui.

Q. C'est une inspection assez exacte, n'est-ce pas?—R. Je crois que oui.

Q. Vous ne pouvez pas avoir mieux?—R. Oui, l'inspection au point terminal est l'inspection voulue.

Q. Qu'avez-vous à dire de l'inspection lorsqu'elle est faite à bord du navire?—R. Le blé est inspecté à l'entrée et à la sortie.

Q. Comment?—R. Celui chargé d'échantillonner prend un échantillon lorsque le blé est transporté des compartiments de l'élévateur au navire.

Q. Et le blé descend assez vite?—R. Oui.

Q. Le fonctionnaire prend un échantillon, et pendant qu'il est à l'examiner, un millier de boisseaux a passé dans le navire?—R. Pas tant que cela, généralement; plus ou moins.

Q. Vous dites que c'est le meilleur mode d'inspection?—R. Oui, parce que l'échantillon est pris à l'intérieur de l'élévateur, avant que le blé n'en sorte. L'inspecteur du gouvernement sait dans quel compartiment dans lequel le blé doit être déposé et son devoir est de s'assurer que ce compartiment est vide avant que le blé n'y soit déposé. Il surveille cela. Il visite le compartiment et voit à ce qu'il soit vide.

Q. Je parle de l'inspection du blé qui se rend au navire. Le grain descend très vite?—R. Oui.

Q. L'inspecteur se tient sur le navire et prend un échantillon du blé qui entre?—R. Oui.

Q. Naturellement, il va à la lumière pour l'examiner. Le blé descend toujours, et pendant qu'il examine l'échantillon, il entre probablement 2,000 boisseaux de blé dans le navire. Vous avez déclaré que cette inspection est plus satisfaisante que celle à bord des wagons?—R. Et je le maintiens, pour cette raison: vous dites que deux ou trois mille boisseaux peuvent avoir passé. Si cela arrive, c'est dû à la négligence de la part de l'inspecteur.

Q. Mais il va à la lumière pour examienr l'échantillon?—R. Cela n'est pas nécessaire. Il se tient sur le navire à un endroit où il y a de la lumière. S'il est assez vif, il connaît le blé très promptement.

Q. Le poids du grain est-il la seul épreuve?—R. Non.

Q. Vous avez parlé du poids?—R. Ce n'est pas la seule épreuve.

Q. Le grain peut être pesant et ne pas arriver au blé du Nord n° 1 ou n° 2 parce qu'il ne contient pas la proportion voulue de blé dur dit de Fife?—R. Oui.

Q. Les inspecteurs, en faisant l'inspection du grain, ne considèrent pas le poids comme sa seule qualité. Il doit peser 60 livres au boisseau et contenir une certaine proportion de blé dur dit de Fife. Si, à l'avis de l'inspecteur, le grain ne contient pas cette proportion de blé dur dit de Fife, l'inspecteur le mettra dans une classe inférieure?—R. Oui.

Q. De sorte que, lorsque vous dites que le blé est livré au poids de 60 livres le boisseau, il peut être au-dessus de l'étalon régulier?—R. L'inspecteur doit faire l'inspection en conformité de la loi que vous avez.

Q. Il le donnera de classe inférieure parce que le grain ne contient pas la proportion voulue de blé dur dit de Fife?—R. Non; votre prétention est qu'il ne serait pas possible d'avoir du blé du Nord N° 1, avec 60 pour cent de blé dur dit de Fife et raisonnablement net, au poids de 63 livres; mais je soutiens que oui. J'ai vu du blé pesant 65 livres au boisseau.

Q. Alors, il devrait être classé comme blé dur N° 1?—R. C'est un blé dur N° 1 extra. Le blé N° 1 est supposé ne peser que 60 livres. Dans ce cas, l'on alloue les saletés, et chacun sait que la saleté est plus légère que le blé.

Q. Mais ma prétention est que souvent le blé peut être plus lourd que l'étalon et cependant ne pas contenir, à l'avis de l'inspecteur, la proportion voulue de blé dur dit de Fife. L'inspecteur doit alors nécessairement le réduire à une autre classe?—R. Oui.

Q. Et il le réduit à une autre classe?—R. Oui.

Q. Et le blé peut ne peser que 60 livres au boisseau, mais s'il contient une proportion raisonnable de blé dur dit de Fife, il est expédié ainsi?—R. Oui, l'inspecteur doit exercer son jugement conformément à la loi.

Par l'honorable M. Power:

Q. Comment expliquez-vous le fait—je pense que vous avez dit ne pouvoir l'expliquer—qu'il y avait un déficit considérable dans le grain mis à bord du navire à Fort-William et déchargé à Buffalo ou à quelque autre point sur les lacs??—R. Oui.

Q. Avez-vous dit que vous ne pouviez expliquer ce déficit?—R. Non, c'est toujours mystérieux. Les élévateurs à Fort-William et Port-Arthur pèsent le grain avec leur propre employé et l'inspecteur du gouvernement. Les péseurs du gouvernement ont été là dans chaque cas. Le blé a été mis à bord du navire et l'inspecteur du gouvernement était là pour voir qu'il fut mis à bord. A l'arrivée de l'autre côté il en a manqué quelque fois considérablement.

Q. Lorsque vous dites l'autre côté, qu'entendez-vous?—R. J'entends les ports sur les lacs, Buffalo ou Kingston.

Q. Mais non pas Liverpool?—R. Non; là il y a assurances contre les pertes.

Q. D'après la loi en vigueur, si les inspecteurs font leur devoir, s'il n'y a ni fraude ni malhonnêteté de leur part, votre impression est-elle que tout sera fait loyalement? —R. Par le commerçant de grain?

Q. Que tous ceux concernés auront justice si les inspecteurs font leur devoir?—R. Je le crois sincèrement. Les règlements sous cette Loi des grains sont très sévères. Je ne connais aucune partie du monde où l'inspection des grains est aussi sévère.

Q. Par rapport aux parties intéressées, quel serait l'effet de l'adoption des clauses pénales 123 et 242 sous considération?—R. Ce serait naturellement le moyen de forcer l'élévateur privé à discontinuer ses opérations.

Q. Je désire savoir si l'adoption de ces clauses aurait pour effet d'améliorer en quelque manière que ce soit la condition du producteur?—R. Non, je pense qu'elle lui nuirait.

Q. Je crois que vous avez dit que les acheteurs de Liverpool sont satisfaits de ce qu'ils obtiennent maintenant?—R. Ils le sont.

Q. Le grain expédié à Liverpool est inspecté à Fort-William?—R. Oui.

Q. Et il va directement à Liverpool?—R. Non, il est expédié à différents endroits.

Q. Il n'y a pas de plaintes à Liverpool—c'est le point—au sujet du grain qui est sorti des élévateurs à Fort-William et Port-Arthur sous l'opération de la loi actuelle? R. Non; la loi est parfaitement satisfaisante aux marchands de Liverpool, je crois.

Q. Si je comprends bien, vous faites le commerce avec les cultivateurs et les gens de l'autre côté; pourriez-vous nous signaler quelques plaintes venues de la part des cultivateurs?—R. J'ai été cultivateur et j'ai cultivé moi-même pendant longtemps. Il n'y a des plaintes que occasionnellement. Le cultivateur expédie un wagon de grain pour être vendu et c'est tout. La proportion de ces ventes est très petite.

Q. Quelle proportion du grain du Nord-Ouest est gardée par les cultivateurs ou reste leur propriété après que le grain a été classé dans l'élévateur de tête de ligne à Fort-William?—R. Il m'est réellement impossible de répondre à cette question.

Q. Vous devez avoir une idée générale. Les cultivateurs continuent-ils de garder en leur possession disons cinquante pour cent du blé, après qu'il a été classé dans l'élévateur de tête de ligne, ou en disposent-ils généralement avant cela?—R. C'est très difficile à dire, car lorsque le blé est dans l'élévateur, il passe par tant de mains qu'il est impossible de savoir qui en est le propriétaire. Je suppose que si l'on s'informait auprès des différents cultivateurs le renseignement ne serait pas donné. Quelque fois, nous comprenons que la *Grain Growers' Grain Co.* a une certaine quantité de blé ou d'avoine, mais ce n'est qu'une rumeur, il n'y a pas de certitude absolue. Quelque fois on rapporte que le tiers du grain dans l'élévateur est retenu pour faire hausser les prix. Il est difficile de répondre. Je ne pourrais vous donner ce renseignement.

Q. Vous êtes sur les lieux; pourriez-vous dire si une grande proportion du grain qui reste dans l'élévateur, disons pendant la saison d'hiver, pour être expédié à l'ouverture de la navigation au printemps, est la propriété des cultivateurs, ou si ces derniers.

règle générale, se sont désaisis de leur propriété?—R. Il n'y a pas de propriétaire particulier de blé qui enverrait du blé à un élévateur de tête de ligne pendant l'hiver et paierait les frais d'entrepôt au taux d'un cent le boisseau par mois, depuis décembre jusqu'à mai, pour le vendre au printemps. Il n'y aurait pas d'argent dans telle opération. Cependant, j'ai connu quelques-uns qui ont gardé du blé dans l'élévateur pendant quatre ou cinq ans. C'est un trait de stupidité, mais cela se fait.

Q. Mais, règle générale, le blé dans les élévateurs de tête de ligne, n'est pas la propriété des cultivateurs?—R. Une certaine partie l'est. Je ne sais quelle proportion.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Vous avez dit que le prix du blé à Liverpool, ou que la cote à Liverpool est basée sur la classe minimum?—R. Oui.

Q. Non sur le maximum?—R. Non sur la classe maximum.

Q. Alors, en quelle manière le cultivateur est-il intéressé à cette question, du moment que la classe minimum est atteinte? Le prix est-il de quelque façon affecté, quand même disons soixante-cinq ou quatre-vingt-dix pour cent du blé atteindrait la classe maximum?—R. Non, je ne vois pas que le cultivateur y soit intéressé en aucune manière. Lorsque je vous parlais de quelqu'un qui peut louer un compartiment et a le même privilège qu'ont bon nombre de cultivateurs——

Q. Nous arrivons à un point compliqué. Ma prétention est celle-ci: que nous avons adopté une loi autorisant ou sanctionnant par statut certaines classes de blé?—R. Oui.

Q. Le prix à Liverpool, dites-vous, est basé sur la classe minimum?—R. Oui.

Q. La classe minimum ne peut tomber au-dessous d'un point particulier parcequ'il est fixé par un statut?—R. Oui.

Q. Conséquemment, même si le grain comptait jusqu'à 75 pour 100, ou le maximum, le prix à Liverpool ne serait pas affecté?—R. Non.

Q. Conséquemment, cela ne peut affecter le prix du grain au Canada?—R. Non, à moins que vous ne garantissiez que la cargaison suivante serait de la même classe.

Q. Mais vous ne faites pas cela?—R. Non, parce que nous signons avec le marchand de Liverpool un contrat portant que le blé sera de telle ou telle qualité.

Q. Et lorsque le blé atteint cette spécification, le prix est fixé?—R. Oui.

Q. Et la marge de différence n'affecte pas le prix?—R. Non.

Q. Cela est parfaitement clair?—R. Cela est parfaitement clair.

Q. Lorsque vous parlez de la conservation des classes de notre blé, vous voulez dire le maintien de la classe fixée par statut—la clause minimum?—R. Oui.

Q. Vous avez parlé de ces cas de déficit: l'expéditeur contrôle-t-il de quelque façon les poids fixées par l'inspecteur?—R. Occasionnellement, un capitaine de navire enverra un homme avec le peseur du gouvernement et celui de l'élévateur—il a ce privilège. De fait, tous les élévateurs nous ont fait entendre que nous pouvions avoir ce privilège en tout temps. Après que le gouvernement eut nommé un fonctionnaire à cette charge, les capitaines des différents navires n'ont pas considéré qu'il était nécessaire de le faire accompagner d'un de leurs hommes, parce qu'ils avaient parfaite confiance dans le peseur du gouvernement. Lorsque le navire se rendait à un port sur la baie, ils avaient l'habitude d'envoyer leur homme pour contrôler le pesage; mais s'il avait ou non la compétence pour le faire, je ne puis dire.

Q. Il serait trop tard. Si l'erreur a été commise par l'inspecteur au point d'expédition, elle ne serait pas connue du propriétaire du navire à moins qu'il n'ait adopté un système de contrôle. Ce que je désire savoir, c'est votre avis sur le point suivant: Si le propriétaire adoptait un système convenable pour contrôler l'inspecteur au point d'expédition, comme il a le droit de le faire, n'est-il pas absolument improbable qu'un déficit pût se produire à l'autre extrémité, à moins qu'il ne se soit perdu du blé en transit?—R. Nous n'avons jamais pensé qu'il y ait eu perte en transit. C'est la partie la plus mystérieuse de toute l'affaire.

Q. Vous devez supposer que la chose est arrivée au point d'expédition?—R. Je ne puis le faire, car il y avait là un inspecteur du gouvernement.

Q. Vous devez supposer que, étant homme, il a pu commettre une erreur?—R. Oh, oui, mais la même chose a pu arriver à l'autre extrémité de la voie.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Si j'ai bien compris, vous dites que l'échantillon canadien ici est généralement un peu supérieur à l'échantillon américain?—R. Oui, sur les classes.

Q. Raporte-t-il un meilleur prix à Liverpool?—R. Oh, oui, le blé canadien du Nord n° 1 rapporterait un meilleur prix.

Q. De combien meilleur?—R. La difficulté, voyez-vous, c'est d'arriver à cette conclusion que les Etats-Unis n'ont pas exporté beaucoup de blé à Liverpool.

Q. Ils en ont exporté un peu?—R. J'imagine que la différence serait de deux ou trois cents le boisseau.

Q. Savez-vous que le cultivateur canadien, disons le long de la ligne frontière entre les deux pays, reçoit de deux à douze cents de moins par boisseau que le cultivateur américain?—R. Oui, je ne puis comprendre cela.

Q. Pouvez-vous expliquer pourquoi le cultivateur canadien souffre cette perte? Son blé vaut à Liverpool deux ou trois cents de plus que le blé américain, et cependant il obtient dix ou douze cents de moins au lieu de production? Quelle est la cause de cette perte pour le cultivateur canadien?—R. Cela est dû aux conditions locales. Par exemple, il y a souvent une différence de 10 à 13 cents entre le prix de notre blé et celui du blé à Minneapolis, mais il est simplement pour la consommation locale en tant que les intérêts meuniers sont considérés. Cette différence descend à trois cents et demi ou quatre cents le boisseau. La seule conclusion à laquelle on peut arriver est celle-ci: que la raison de ce prix est que les moulins de Minneapolis sont capables de le payer purement à un point de vue local, non point au point de vue de valeur d'exportation. Aujourd'hui, ils ne peuvent payer que quatre cents.

Q. Le prix de l'article de consommation domestique, de même que celui de l'article exporté, est fixé par le prix à l'étranger?—R. Si les deux pays ont à tirer du même. Vous auriez alors une valeur d'exportation. L'autre est simplement une condition locale. Le blé a valu à Fort-William dix et vingt cents le boisseau de plus qu'aux autres ports, et nous avons rapporté de Kingston deux cargaisons de blé que nous avons déchargées à Fort-William. Ce n'était que des conditions locales sur un marché d'option. Valeur spéculative absurde, élevée. Les esprits se sont excités, le prix du blé a monté, dix cents le boisseau de plus qu'il ne valait.

Q. Vous avez dit que les gens de Liverpool et les exportateurs sont très satisfaits de la situation?—R. Oui.

Q. Les producteurs, voyant que leurs voisins, de l'autre côté d'une ligne imaginaire, reçoivent 10 ou 12 cents de plus par boisseau pour un article inférieur ne sont pas absolument satisfaits?—R. Je comprends très bien. Ils ont raison d'être mécontents. Une partie du temps ils obtiennent 20 cents le boisseau de plus qu'ils ne peuvent avoir à Minneapolis; c'est simplement la condition locale. C'est une de ces choses qu'il est impossible d'expliquer.

Q. Vous étiez cultivateur et vous avez abandonné cette occupation parce que vous étiez mécontent?—R. Lorsque j'ai quitté, le pays était dans une condition bien différente de celle d'aujourd'hui. La vie était bien dure. Si le changement est fait, comme on le prévoit, lorsqu'un pays pourra tirer sur un autre, les prix seront basés absolument sur la valeur d'exportation.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Cela voudrait dire, si votre blé doit être mis sur le même pied que le blé américain, que nous devrions adopter le même système que celui des Etats-Unis?—R. Oui. On m'a dit qu'ils pourraient prendre leur blé du Nord n° 3 et notre blé du Nord n° 1, lequel est plus riche en pluten, mélanger ces blés et faire du mélange un blé du Nord n° 1.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Un blé du Nord n° 1 tel qu'il est décrit dans cette loi?—R. Non; en tant que la meunerie est concernée, on dit qu'ils peuvent faire de la farine aussi bonne que celle tirée de notre blé de soixante livres au boisseau. Je traverse la frontière assez souvent et je suis fâché de dire que je ne puis découvrir aucune différence. En conclusion je vous demanderais de considérer sérieusement l'opportunité de permettre l'établissement d'un marché sur échantillons à Fort-William d'un point de commandes à cet endroit, et de permettre au locataire d'un compartiment de mettre dans ce compartiment toutes classes quelconque de blé qu'il achète et paye. Les classes de blé sur échantillons rapportent de meilleurs prix que ceux actuellement en vogue. Cela veut dire que nous sommes désireux de garder ce blé sur les routes canadiennes. Nous avons dépensé un énorme montant d'argent en transport, et nous avons de fortes sommes placées dans la marine canadienne que nous nous sommes efforcés d'établir. Cela veut dire beaucoup, non seulement pour le producteur de grain, mais aussi pour celui qui exploite des élévateurs. Il est très important que ces matières soient prises en considération, et nous espérons vivement que notre blé sera gardé sur nos routes canadiennes, dont nous sommes fiers.

Par M. Heffelfinger:

Q. Serait-il possible à un élévateur, à Fort-William ou Port-Arthur, de charger notre grain, sous l'inspection du gouvernement, avec deux, trois ou quatre pour cent de saletés?—R. Je ne vois pas que cela puisse se faire si l'inspecteur fait son devoir.

Q. Avez-vous jamais entendu dire que du blé ait été expédié de cette manière?—R. Non, pas le blé de qualité supérieure avec une telle proportion de salletée.

Le comité s'est ajourné jusqu'après l'ajournement de la Chambre.

Le comité a repris sa séance à 5.45 p.m.

Par l'honorable M. Power:

Q. Je demande des renseignements. On a dit que le blé sur le côté canadien de la frontière vaut, je crois, dix ou douze cents de moins que sur le côté américain; que ce même blé canadien, rendu à Liverpool, vaut deux ou trois cents de plus que le blé américain, et je fais observer que quelques honorables messieurs sont d'avis qu'il est par là démontré qu'il y a mystère quelque part, qu'il se fait un travail louche parmi les intermédiaires, qui interviennent entre le cultivateur et le dernier consignataire à Liverpool?—R. En réponse à cette question, comme je l'ai dit ce matin, je ne puis donner d'autre raison que les conditions locales qui se produisent. L'affaire dont parle le sénateur est le cas de Minneapolis. Sur le marché de Chicago, pendant l'automne dernier et une grande partie de l'hiver, l'option de mai se vendait deux cents et demi à trois cents au-dessus du blé de Winnipeg. Lorsque je dis option, j'entends qu'elle est basée sur le blé du Nord n° 1. Lorsqu'on achète du blé pour livraison future sur une option dans nos marchés de Winnipeg ou Fort-William, cela signifie le prix tel que coté aujourd'hui, disons 91½ cents; cela veut dire le blé du Nord N° 1; c'est exactement la base et bien que l'automne dernier sur le marché de Chicago—je donne ici un exemple des singularités du marché américain qui ne se base pas sur la valeur d'exportation—il se vendait de l'option de mai, si ma mémoire est bonne et je crois qu'elle l'est, de deux à trois cents le boisseau au-dessus de notre blé de Winnipeg du mois de mai; et aujourd'hui ce blé se vend, pour nulle autre raison que nous sachions, les conditions sont les mêmes—c'est-à-dire la seule autre condition à notre connaissance, sauf peut-être la crainte d'une sécheresse probable, et il n'y a pas réellement eu de sécheresse—à quatre cents de moins le boisseau. Maintenant, sur le marché de Minneapolis l'automne dernier et pendant la plus grande partie de l'hiver, le blé sur la base du blé du Nord N° 1 se vendait de 11 à 13 cents de plus que notre blé du Nord N° 1 de

Winnipeg à Fort-William; aujourd'hui, il se vend de 3½ à 4 cents de plus. Dans quelques jours, il pourra se vendre sur la même base ou à moins. La même chose s'est produite à plusieurs reprises sur notre marché.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Sans vouloir vous interrompre, je désirerais donner lecture d'un extrait tiré d'un document publié par le gouvernement des Etats-Unis, à propos des différents prix sur les marchés canadien et américain, et vous pourriez comprendre dans votre réponse le point soumis par le sénateur Power. C'est le document 849, publié par le gouvernement des Etats-Unis, sur le prix du blé. Il dit:

> Les prix réalisés par les grains de différentes sortes sont représentés dans le rapport comme étant, règle générale, plus élevés à Minneapolis qu'à Winnipeg. Mais, d'un autre côté, les prix du blé sont moins élevés à Kansas-City qu'à Minneapolis. Occasionnellement, le prix canadien excède celui de Minneapolis. Le rapport déclare que, de 1905 à 1910, les prix à Minneapolis ont varié de 1⅛ cent au-dessous à 17¾ au-dessus des prix à Winnipeg.
>
> A Kansas-City, les prix ont varié de 12 cents au-dessous à 11½ cents au-dessus de ceux de Winnipeg. Fréquemment, les prix se suivent de très près. Voici un exemple, à la date d'octobre 1907:—

Duluth, N° 1 N.	$1 17
Duluth, N° 1 N.	1 15½
Chicago, N° 1 N.	1 18½
Winnipeg, N° 1 N.	1 13
St-Louis, N° 2 D.	1 05¾
St-Louis, N° 2 R.	1 07¼
Kansas-City, N° 2 D.	1 05⅝
Kansas-City, N° 2 R.	1 07
Liverpool, N° 2, N.	1 28

> Les prix à tous endroits sont réglés par Liverpool, avec variations produites par des influences locales. Dans le tableau que l'on vient de citer, le blé de Winnipeg, bien que de quatre cents au-dessous de celui de Minneapolis, est de six cents au-dessus de Kansas-City, et les prix plus bas à Winnipeg prévaudraient, même en vertu du libre échange, parce qu'il faut tenir compte du coût de transport de Winnipeg à Minneapolis.

Tout cela démontre que c'est une matière très difficile à expliquer. Le profit peut se trouver de l'autre côté. J'ai vu du blé se vendre à Fort-William de 10 à 15 cents de plus qu'à Minneapolis. Cela s'est produit pour l'option de juillet, il y a trois ans. Notre blé s'est vendu à $1.36 et la valeur d'exportation était de $1.10.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Combien de fois cela s'est-il produit depuis trois ans?—R. C'est la seule fois, à ma connaissance, qu'une différence aussi grande se soit produite. Je soutiens encore que les conditions locales prévalent et que ce n'est qu'une valeur spéculative.

Par le président:

Q. Les conditions locales à des points comme Minneapolis, ou de grands intérêts meuniers peuvent être affectés?—R. Il y a là une capacité d'élévateurs pour quelque chose comme dix-sept ou vingt millions.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Les manipulations à la Bourse des grains de Chicago n'ont-elles pas quelque chose à faire à cela?—R. Dans une certaine mesure, Chicago manipule Minneapolis. Je ne pense pas que Kansas-City ait le même effet.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Le manque de bon blé dur n'aurait-il pas là un effet; il en faut pour faire le mélange?—R. Au printemps, le marché de Minneapolis, sans raison apparente, est tombé de $1.09, option de mai, à quelque chose comme 96 cents dans les derniers quelques jours; sans d'autre raison que la demande meunière a baissé. Vous savez ce qu'est le marché d'option. Quelques fois nous sentons que c'est une malédiction pour le pays. Le marché d'option contient possiblement 85 pour cent d'hommes qui ne font rien que jouer sur le marché et ne touchent pas un boisseau de blé. Le professionnel et même le cultivateur, dans le Nord-Ouest, ont été responsables d'avoir porté à 39 cents le prix de l'avoine lorsque celle-ci ne valait réellement que 35 ou 36 cents. Il se pratique dans l'Ouest une spéculation qu'il est très difficile d'arrêter. Je pense que ceux qui sont allés à Winnipeg seront avec moi quand je dis qu'il y a sur ce marché 85 pour cent des acheteurs qui ne font rien autre chose que d'exécuter les ordres de leurs clients et ne voient jamais un boisseau de blé. C'est un avancé très grave à faire, mais je crois être dans le vrai; lorsque vous me demandez la raison de la différence des prix entre Winnipeg et Minneapolis, je puis dire que la spéculation est souvent la cause de l'élévation des prix doublé.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Prenant le document que l'honorable M. Lougheed vient de lire, établissant que le blé à Kansas-Ciey est beaucoup meilleur marché qu'à Minneapolis, serait-ce la même classe de blé?—R. Non.

Q. Il y a une différence entre le blé du Nord et Sud?—R. Oui, bien que le blé de Kansas soit de très bonne qualité.

Q. Il n'a pas autant de valeur que celui du Dakota?—R. Non; il y a le blé dur de Kansas. Le marché au grain est quelquefois très difficile à comprendre. Le blé de Winniqeg s'est vendu jusqu'à $1.01½, et il n'y a pas de raison à cela, sauf que les gens du dehors achètent sur marge.

Q. La différence entre le blé américain et le nôtre est que notre blé n° 2 égale leur blé n° 1. La différence entre les deux serait égale à celle dans les prix de l'ancien monde?—R. Oui, environ trois cents le boisseau.

Q. De sorte qu'ils sont à peu près les mêmes?—R. Dans ce sens, oui.

S. W. Ray, maire de Port-Arthur:—

Avant de commencer mes observations, je désire déclarer que je ne suis intéressé d'aucune manière dans le commerce du grain ni dans l'exploitation d'élévateurs. Je me présente ici comme citoyen de Port-Arthur, faisant ce que je crois être à l'avantage de la cité en démontrant que nous craignons l'effet de la présente loi sur le commerce de nos cités. Un grand nombre des citoyens des deux villes sont employés par les compagnies de chemin de fer, les élévateurs et les navires qui y viennent prendre des cargaisons. Je concours entièrement dans les remarques faites par M. Young, maire de Fort-William, et le major Wayland, et je ne tenterai pas de parler des choses dont ils vous ont entretenus. Il y a un point qu'ils ont omis, c'est la séparation des élévateurs de tête de ligne des élévateurs régionaux. Je ne suis pas très versé dans la connaissance du commerce des grains, mais il me semble que cette séparation n'est pas désirable. Les personnes qui possèdent des élévateurs de tête de ligne peuvent avoir des élévateurs dans l'Ouest. S'ils ne possédaient pas ces élévateurs de ligne, ils n'auraient aucun intérêt dans le grain une fois qu'ils s'en sont désaisis. Nous désirons

avoir tout le grain traité à Fort-William et Port-Arthur afin d'augmenter le commerce de nos ports.

Le sénateur M. L. Jones,
Président du Comité du Sénat sur la Loi des grains,
Ottawa.

Monsieur,—La résolution suivante a été adoptée à une réunion conjointe des Chambres de Commerce de Port-Arthur et de Fort-William, et nous vous prions respectueusement de prendre ces règlements en votre sérieuse considération:—

1. Attendu que l'article 123 du Bill Q est, à notre avis, injuste à l'égard des élévateurs particuliers et de tête de ligne, du commerce de grain généralement à Fort-William et Port-Arthur, établissant une différence contre ces intérêts, nous demandons que cet article soit éliminé de la loi. Nous suggérons comme remède, pour satisfaire tout intérêt, qu'il soit inséré dans la loi une disposition pour trois classes d'élévateurs: les élévateurs publics d'entrepôt, les élévateurs-hôpitaux ou de traitement et les élévateurs possédés et exploités par des particuliers, établissan tpar là une concurrence et donnant à toutes classes d'expéditeurs le choix de patroniser la classe d'élévateur qu'ils désirent, en vertu de cet arrangement. Le principal avantage sera retiré par le producteur du Nord-Ouest. En vertu de la présente Loi des grains projetée, il ne reste aucun redressement pour le producteur; mais toute voie de concurrence est fermée. Après l'inspection des wagons de grain à Winnipeg, ou ailleurs, la base des prix est fixée, les producteurs ne peuvent obtenir une fraction de cent de plus par boisseau que l'étalon permis par la loi. Les privilèges spéciaux de compartiment ne donnent aucun avantage au producteur, à moins qu'il ne soit permis de classer le grain, à la sortie des élévateurs, conformément aux étalons statutaires.

2. Article 242, paragraphe A.—Nous demandons respectueusement l'élimination de ce paragraphe.

A l'avis des Chambres de Commerce conjointes de Fort-William et Port-Arthur, nous considérons que, pour assurer au producteur le pleine valeur de son produit, un marché sur échantillon devrait être établi à Fort-William, et que Fort-William et Port-Arthur devraient être déclarés points de commandes. Le marché sur échantillon, et les élévateurs exploités par des particuliers créeraient une vive concurrence, et le producteur recueillerait le plein avantage par le prix plus élevé payé pour son produit. Nous vous ferions observer la grande différence en valeur entre deux sortes de blé de rebut. Le blé rejeté à cause des graines qu'il contient est un exemple frappant: en vertu de notre loi d'inspection, le blé rejeté à cause de graines, etc., avec 5 pour cent de rebut, est mis en compartiment avec le blé de même classe contenant 28 pour cent de rebut. Vous voyez clairement que le propriétaire d'un wagon de blé contenant 5 pour cent de rebut a droit à un prix plus élevé que le propriétaire d'un wagon de blé contenant 28 pou cent de rebut. Avec un marché sur échantillon établi à Fort-William, la pleine valeur serait assurée aux propriétaires de toutes classes de grain.

Les cités de Fort-William et Port-Arthur demandent qu'aucune différence quelconque ne soit faite contre une compagnie ou un particulier intéressé dans la production du grain ou dans le transport de la ferme au marché, et elles espèrent sincèrement que tout sera fait pour garder notre grain produit au Canada sur le smarchée canadiens.

Ont signé, de la part des Chambres de Commerce conjointes de Fort-William et Port-Arthur, S. J. Ray, maire de Port-Arthur; S. C. Young, maire de Fort-William; George A. Coslett, président de la Chambre de Commerce, Fort-William; William Pridue, président de la Chambre de Commerce de Port-Arthur.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Votre seul intérêt dans cette affaire doit être pris au point de vue du commerce à Port-Arthur?—R. Oui.

Q. Voudriez-vous voir ces personnes avoir le droit d'exploiter des élévateurs dans tout le pays de manière à envoyer le grain à Port-Arthur?—R. Autrement, il irait au nord ou au sud.

Q. Vous y regardez au point de vue de Port-Arthur?—R. Oui, mais en même temps je pense que tout ce qui pourrait être fait dans l'augmentation du prix du grain rejaillirait sur les producteurs de grain de l'Ouest. Je suis intéressé comme canadien et si je me place à un mauvais point de vue, ou si ce n'est pas dans l'intérêt du peuple du Canada, j'espère qu'on n'en tiendra pas compte.

Q. En supposant qu'il soit établi que, en permettant cet état de choses, vous nuirez aux petits propriétaires d'élévateurs par tout le pays, pensez-vous que cela serait juste?—R. Je ne pense pas que ce soit une bonne chose pour les petits propriétaires d'élévateurs.

Q. Vous pensez que les petits propriétaires devraient être protégés?—R. J'espère que le comité fera des règlements qui protègeront chacun. Je pense que le petit propriétaire a droit à beaucoup de considération, parce qu'il a probablement plus à supporter que le grand propriétaire.

Q. Croyez-vous qu'il serait bien de laisser se continuer un état de chosees qui jetterait le commerce de grain de ce pays entre les mains de quelques personnes?—R. Je ne le croirais pas.

Le comité s'est ajourné jusqu'à 8 heures p.m.

Le comité a repris sa séance à huit heures. L'honorable sénateur Power au fauteuil.

M. Horn s'est présenté devant le comité.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je désirerais demander à M. Horn de vouloir expliquer l'opération dès son commencement et de suivre le grain sur tout son parcours jusqu'à ce qu'il soit à bord du navire à Fort-William ou Port-Arthur, et de dire spécialement quel est l'effet de ces trois articles de la loi?—R. L'inspection est faite à Winnipeg. Les trains arrivent là à toutes heures du jour et de la nuit; il y a dans les cours jour et nuit des hommes qui attendent l'arrivée des wagons, de sorte que ces derniers ne sont jamais détenus. Le chemin de fer ne trouve aucun empêchement.

Par l'honorable M. Young:

Q. Quels sont les devoirs des hommes dans la cour? Sont-ils chargés de prendre les échantillons?—R. Nous avons dans les cours ce que nous appelons une escouade. Il y a un homme en charge; deux hommes, appelés sondeurs, vont dans le wagon, dont un troisième ouvre et ferme les portes. Le commis est dans le bureau de la compagnie pour prendre une liste des wagons, leur nombre et le lieu où ils vont. La première chose à faire à l'arrivée d'un train dans la cour, c'est pour ces hommes de s'assurer quels wagons n'ont pas été classés. C'est le mode ordinaire. Ils prennent une liste des wagons non classés et ouvrent les portes de chaque wagon du train; le premier sondeur entre alors dans le wagon, prend dans chaque coin, au moyen d'une sonde en cuivre, une quantité de grain qu'il répand sur une feuille.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Il plonge sa sonde en six ou huit endroits dans le wagon?—R. Oui, et il répand sur cette feuille le grain ainsi recueilli. Le contremaître, ou celui en charge, va à la porte du wagon, examine, et si tout est beau et régulier il dit "Très bien".

Q. Rencontrent-ils des exemples de mélange?—R. Quelquefois. Le contremaître prend une carte sur laquelle il inscrit le numéro du wagon, la date, les initiales de

ceux qui ont fait l'examen; s'il voit quelque chose de particulier au sujet de l'échantillon, il en fait mention sur la carte; il indique, deux pouces au-dessous de la ligne, comment le wagon est chargé; il mêle ces cartes et les met dans un sac qu'il pend à la porte du wagon. Lorsqu'il arrive à la fin du train, il compte les sacs, les wagons dans le train; il s'assure qu'ils correspondent, que rien n'a été oublié. Celui qui a ouvert les portes, a maintenant commencé à les fermer et sceller, et tous finissent ensemble. Nous avons deux ou trois de ces équipes, suivant la saison. A l'automne, ou lorsque les opérations sont pressantes, nous employons trois hommes le jour et trois hommes la nuit; car nous prenons des échantillons la nuit comme le jour. Nous avons des lanternes, la nuit, et le travail se fait ainsi effectivement,

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Qu'est-il fait des sacs?—R. Lorsque tous ces sacs sont recueillis, nous employons tout le temps un homme et une voiture pour les transporter au bureau principal de la bourse des grains. Nous avons une liste pour chaque train, une formule régulière, et les sacs sont envoyés à la bourse des grains, à notre bureau principal, avec cette liste. Ces listes sont faites sur de grandes feuilles détachées pour notre sous-inspecteur. Chaque sous-inspecteur a une route particulière qui lui est assignée, et il examine les wagons sur cette route. Nous avons un sous-inspecteur qui examine les wagons sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, un autre pour les lignes d'embranchement au nord de ce chemin et un autre pour les lignes d'embranchement au sud de ce chemin, de sorte qu'il y a trois sous-inspecteurs engagés sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ils sont donnés sur cette feuille. Il n'y a pas de noms sur cette liste, rien que les numéros des wagons. Quelques cultivateurs ont prétendu que les inspecteurs étaient influencés par le wagon, sachant d'où venait le wagon et qui était le propriétaire du grain. Nous avons omis les noms; maintenant, les sous-inspecteurs n'ont que les numéros des wagons et les noms sont ajoutés après. Au bureau d'inspection, il y a une longue table devant les fenêtres du nord, et nous avons une fenêtre pour chaque inspecteur. Ils ont une longue table derrière eux, et les assistants déposent tous les échantillons sur cette table. Les échantillons sont déposés d'après un système. Tous les numéros de wagons se terminant par 0 sont mis dans une ligne, les numéros de wagons se terminant par 2 dans une autre ligne, et ainsi de suite. Les feuilles sont préparées de la même manière, les numéros en 0 sur une formule, etc., cela fait pour prompt renvoi. Ces sous-inspecteurs commencent vers neuf heures du matin et quittent à trois heures de l'après-midi. Nous ne les laissons jamais commencer avant neuf heures parce que nous ne croyons pas la lumière assez bonne, et nous ne leur permettons pas de travailler après trois heures, pour la même raison. Chaque sous-inspecteur a des assistants pour lui présenter les échantillons et les reprendre; lorsque le sous-inspecteur a donné sa décision, l'assistant met l'échantillon en sac, et le pesage des matières étrangères.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Ce sac est-il vidé sur cette table?—R. Le sac est vidé sur une feuille de papier brun.

Q. Le sous-inspecteur nettoie la totalité des deux livres?—R. Non, il nettoie une livre, puis il pèse les criblures et le blé net. Nous pesons les criblures pour la raison que si du blé net est fendu la déduction pourrait être trop forte, ce qui est évité par le pesage des matières étrangères.

Q. Alors, vous pesez les matières étrangères prises de l'échantillon?—R. Oui; puis le sous-inspecteur continue son travail, donne le blé aux autres commis qui indiquent de qui il vient et à qui il est destiné, et il dresse les certificats. La feuille est complétée et un double en est fait dans tous les détails. De fait, c'est une copie au carbonne. Elle est envoyée le même soir à Fort-William. Lorsque les wagons arrivent à Fort-William, le blé est entré dans l'élévateur sous la classe donnée

sur la feuille. Les feuilles sont envoyées par express et arrivent naturellement avant les wagons. Pendant que ces wagons sont sur la voie de Fort-William, le public reçoit les certificats qui lui sont destinés. Les destinataires peuvent venir au bureau et loger leur protêt, s'ils en ont à faire. Les wagons ne sont pas encore arrivés à Fort-William, et s'il en est un en particulier dont l'on ait à se plaindre, nous télégraphions à Fort-William: "Retenez tel ou tel wagon." Le point est alors examiné et le destinataire peut avoir une inspection. Il y a douze membres de la Commission d'inspection et ils sont dans l'établissement. Ils se réunissent chaque jour à 11 heures. L'inspection est généralement faite avant l'arrivée du wagon à Fort-William.

Q. Ils examinent l'échantillon pris en premier lieu?—R. Oui; parfois, quelqu'un protestera l'échantillon en disant: "Je ne suis pas satisfait de la classe et je ne crois pas que l'échantillon soit exact." Dans ce cas, nous télégraphions à Fort-William et demandons de faire un nouvel examen du blé du wagon, d'envoyer un échantillon par express à Winnipeg et de garder ce wagon. Cet échantillon est comparé avec le nôtre, et l'examen est fait sur l'échantillon que décide le propriétaire. Nous lui donnons le choix de l'un ou l'autre échantillon. Naturellement, comme presque toute personne intéressée dans le wagon demeure à Winnipeg où il y a quelqu'un pour la représenter, il y a amplement du temps pour discuter l'échantillon, et pour cette raison il n'est pas étonnant que si peu de personnes se présentent devant la commission d'inspection, car vous pouvez discuter le point avec elles-mêmes et elles cèdent. Pendant la dernière saison, les inspections n'ont pas donné une moyenne de trois mille wagons. Il ne coûte que trois dollars pour avoir une inspection. Vous déposez trois dollars; si votre prétention est maintenue, ces trois dollars vous sont remis, mais dans le cas contraire, ils tombent dans la caisse de la Commission d'inspection.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Sur ceux qui demandent une inspection, combien réussissent?—R. Je ne pourrais dire quelle porportion—probablement un quart d'entre eux. Je ne pourrais dire exactement, mais il n'y en a pas plus d'un quart.

Q. Lorsque vous dites un quart, vous entendez 25 pour 100 des trois pour cent?—R. Oui. Même lorsque la commission change l'inspection, cela ne veut pas dire que la première inspection était fautive, parce que la commission peut être clairement dans l'erreur; mais il faut avoir quelque tribunal de dernier ressort. Même lorsque la commission a tort, à mon avis, je n'en dis rien parce qu'elle pense avoir raison. C'est une matière d'opinion et il faut avoir quelque cour d'appel.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Les membres de la commission sont tous indépendants—ils ne savent pas de qui provient le grain qu'ils ont à examiner?—R. Ils ne savent pas de qui provient le grain qu'ils ont à examiner. Le secrétaire de la commission en réunit trois d'entre eux, et il s'efforce d'en trouver trois qui n'ont pas agi la dernière fois jusqu'à ce qu'il ait passé les douze. Trois sont nommés par le ministère d'Agriculture, et il y en a trois pour la Saskatchewan. L'Alberta devrait être représentée, mais je ne crois pas qu'elle le soit encore. Pour cette raison, la commission devra être réorganisée quelque jour, de sorte que l'Alberta soit représentée. Le blé est expédié à Fort-William; là il est mis dans le wagon une carte donnant au blé la classe indiquée sur la feuille envoyée de Winnipeg. Lorsque le blé va à l'élévateur, cette carte est dans le wagon, et l'élévateur prend cette carte comme son autorité pour l'entrer dans la classe indiquée par l'inspecteur. Le blé est alors mis en compartiment tel qu'inspecté, et à Fort-William il y a des employés chargés de voir à ce que, si le blé est du n° 1 du Nord, il soit mis dans le compartiment du blé n° 1 du Nord.

Q. Ce sont des fonctionnaires du gouvernement?—R. Oui. Il est gardé note de chaque wagon qui est déchargé dans chaque élévateur, par classe. Chaque wagon

est pesé, note est gardée du poids par classe, de la déduction imposée sur un wagon, et il y a un compartiment de déduction. L'employé additionne à intervalles réguliers la quantité de blé entré dans l'élévateur.

Q. L'inspecteur à Winnipeg dit combien il y a de déduction?—R. Oui.

Q. C'est de cette déduction que M. Gibbs garde note?—R. Oui. Lorsque le blé arrive à l'élévateur, celui-ci est obligé d'accepter la déduction imposée à Winnipeg. Il peut n'être pas satisfait, mais il doit l'accepter. Il faut avoir quelque mode de règlement; l'élévateur, bien qu'il puisse croire qu'il n'y a pas assez de déduction dans un cas peut en trouver plus qu'il ne devrait y en avoir dans un autre, et le tout se compense à peu près. Les élévateurs reconnaissent le fait, et il n'y a pas d'embarras. Au commencement, ils paraissaient disposés à se plaindre, mais ils ont fini par admettre que la mesure est en moyenne satisfaisante. Le blé sale n'est pas mélangé avec le blé net. Chacun est mis dans un compartiment distinct.

Q. Y a-t-il des wagons expédiés sur lesquels il n'y a pas de déduction?—R. Oh oui, un grand nombre de gens nettoient leur propre blé. Il n'y a pas de déduction à faire sur ce blé. Il y a quantité de wagons sur lesquels il n'y a pas de déduction à faire.

Q. Quelle est la plus forte moyenne de déduction?—R. Elle varie beaucoup. Prenons la récolte entière de l'année dernière, par exemple; le proportion de déduction serait de 2 pour cent au plus; mais il peut y avoir quantité de wagons avec 3 ou 5 ou même 10 pour cent de déduction.

Q. Tant que dix pour cent?—R. Oui.

Q. Le blé est dans les compartiments sous la surveillance du gouvernement; vient maintenant le procédé de nettoyage?—R. Vient maintenant le nettoyage. Un grand nombre de personnes se demandent si l'élévateur ne retranche pas la déduction donnée. C'est une impossibilité de retrancher la déduction imposée par l'inspecteur. Lorsque le blé sort il est assez net, voilà tout. Si le blé sort plus sale qu'il ne devrait l'être, c'est la faute de l'inspecteur.

Q. Nous recevons beaucoup de blé de Fort-William et il est quelquefois désolant de voir la quantité de saletés, petites graines et autres choses semblables, qu'il contient, et nous avons souvent pensé que le nettoyage n'était pas fait régulièrement. L'inspecteur du gouvernement examine les machines à nettoyer et voit le blé passant par l'élévateur?—R. Il n'en prend pas charge, exactement, mais il essaie de l'avoir suffisamment net. Lorsque le blé sort pour l'expédition, comme le disait l'autre jour M. Wayland, l'inspecteur a avec lui un ou deux hommes pour sonder chaque charge de wagon. La manière la plus effective de sonder n'est pas de le faire sur le navire. Dans ce cas, il en fait au-dessus de la courroie.

Q. Et même sur la courroie, celle-ci porte le blé à une très grande vitesse?—R. C'est le moment. C'est l'occasion pour l'inspecteur de voir si le blé est nettoyé comme il doit l'être, s'il est de la classe voulue; car entre lui et le peseur, celui qui l'aide à constater que le blé n° 1 sort des compartiments n°1—

Q. Le peseur est-il fonctionnaire du gouvernement?—R. Oui.

Q. Que fait-on des criblures?—R. Les criblures appartiennent à l'élévateur. Celui-ci ne charge rien pour le nettoyage du blé. Les criblures constituent réellement son paiement. Je fais erreur; l'année dernière, il a été établi un nouveau règlement portant que l'élévateur doit payer pour les criblures au-dessus de cinq pour cent, ou que ce surplus appartient au propriétaire du grain et que l'élévateur charge tant pour le nettoyage.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Et quoi des classes commerciales? Y a-t-il à l'élévateur des classes commerciales?—R. Quelquefois.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Nous en viendrons à cela plus tard. Qu'alliez-vous dire il y a une minute?—R. Qu'un nouveau règlement a été mis en force. S'il y a plus de 5 pour cent de criblures, il est donné un reçu d'entrepôt pour cette partie. L'usage est que l'élévateur l'achète pour tant, et il réclame un prix pour le nettoyage.

Q. Savez-vous quel est le prix?—R. Je ne sais. Je crois que c'est ½ cent du boisseau.

Q. En faisant l'inspection sur le navire, elle est faite sur la courroie?—R. Oui, sur la courroie montant, comme règle.

Q. Est-il possible de commettre là quelque fraude, c'est-à-dire en le chargeant sur la courroie venant d'une direction différente?—R. Eh bien, il n'y a pas de doute que si les gens se sont décidés à faire mal, ils peuvent quelquefois le faire; mais s'ils surveillent et font leur devoir, il est bien difficile que la chose arrive.

Q. Ces courroies apportent le blé à deux ou trois cents pieds à une grande vitesse, très souvent?—R. Oui.

Q. Je suppose que celui qui prend l'échantillon se tient au bout de la courroie, là où elle transporte le blé en haut pour être pesé et, pour se rendre compte, il se tient généralement près d'une fenêtre afin de bien voir?—R. Il se place près d'une fenêtre, là où il peut trouver la meilleure lumière; M. Gibbs poste quelquefois une homme au-dessus, sur le navire, comme le dit M. Wayland, et les deux peuvent comparer leurs notes; il a un seau ou un sac dans lequel il met toujours une partie de l'échantillon. Lorsque le navire est chargé, il met environ 5 livres dans un sac, sur lequel il indique le nom du navire et la quantité, et l'envoie au bureau de M. Gibbs. Partie de cet échantillon est envoyée au bureau d'inspection à Winnipeg. Dans le bureau de l'inspecteur à Winnipeg, il y a un fort échantillon de trois ou quatre livres du grain de chaque cargaison qui est partie, de sorte que si quelqu'un soulève une question au sujet d'une cargaison quelconque allant en Europe ou ailleurs, l'échantillon est là pour examen.

Q. En supposant que l'inspecteur soit à peser du blé n° 1 du Nord et que, à son avis, le grain n'atteigne pas absolument cette classe?—R. Il arrête de suite l'élévateur jusqu'à ce que le point soit réglé. S'il n'est pas satisfait, il fait demander celui chargé de l'élévateur et lui dit de l'arrêter.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Il l'arrête quelquefois?—R. Oui, il peut arriver des accidents, intentionnellement ou autrement. L'élévateur est plus souvent arrêté pour nettoyage que pour autre raison. L'inspecteur dira " ce blé n'est pas assez net, renvoyez-le dans le nettoyeur ". C'est la plus fréquente raison de l'arrêt.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Qu'advient-il du blé arrivé sur le navire?—R. L'inspecteur arrête le tout. Il n'y en a pas alors beaucoup sur le navire. Le blé ne va pas dans le navire lorsque l'inspection est faite; il va dans la pesée, de là au compartiment d'expédition, et de ce dernier dans le navire.

Q. Le blé va du compartiment d'expédition dans le navire?—R. Oui.

Q. Alors, il y aurait occasion de le prendre au passage dans le compartiment d'expédition?—R. Oui.

Q. C'es une autre précaution prise?—R. Oui.

Q. Si tout est exact, il est émis un certificat conformément à la décision de l'inspecteur à l'effet que c'est du blé du Nord n° 1 ou du n° 2?—R. Oui, il est aussi donné un certificat du poids.

Q. Le propriétaire du navire peut détruire ce certificat et expédier le grain sur échantillon?—R. Oui, rien ne l'empêche.

Q. Vous n'avez pas de contrôle sur le grain après cela?—R. Non, le grain est sa propriété. Mais je n'ai jamais su que cela se soit fait. Cela peut arriver.

Q. Cela ne se fait que pour les qualités inférieures, ou pour le grain qui a été nettoyé. Le grain est ensuite envoyé à l'élévateur de transfert aux ports sur les baies ou quelque part aux alentours. Est-il posible qu'il soit mélangé à ces endroits?—R. Je n'en connais rien. M. Castle en connaît d'avantage.

Par l'honorable M. Young:

Q. Il n'y a pas de surveillance du gouvernement dans le même sens qu'à Fort-William?—R. Non, pas dans le même sens. Il y a des cas où il a été ordonné de retracer et identifier la cargaison.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Votre responsabilité cesse lorsque le grain est rendu à bord du navire?—R. Oui.

Q. Il peut venir par les ports sur les baies et être mélangé là?—R. Oui. Il y a eu deux cas de trouble dans l'élévateur de transfert. Un échantillon fut envoyé à Liverpool; on écrivit en renvoyant un échantillon et il y avait certainement quelque inexactitude parce que l'échantillon était mêlé de blé que nous ne produisons pas au Manitoba. On fit des recherches et l'on constata que dans l'élévateur du chemin de fer l'Intercolonial à Saint-Jean il y avait par erreur du blé américain avec le nôtre. La chose n'avait pas été faite intentionnellement, et le chemin de fer Intercolonial paya lui-même la réclamation.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Cet élévateur était sous la seurveillance du gouvernement?—R. Je ne sais s'il était sous la surveillance du gouvernement, il était sous la surveillance du ministère du Commerce.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Les élévateurs de transport aux ports sur les baies ne sont pas sous votre contrôle?—R. Non.

Q. Le grain peut être mélangé là?—R. Oui.

Q. Sil est alors expédié par wagon à Montréal, Saint-Jean ou Portland, il pourrait être mélangé?—R. Oui. L'identification est généralement garantie par la compagnie de transport au dos du connaissement, disant que ce blé provient de tel ou tel navire. Il est de l'intérêt des compagnies de transport d'éviter tout trouble et de faire les choses régulièrement, afin de ne pas s'exposer à perdre le trafic, parce que s'ils faisaient plusieurs erreurs les expéditeurs ne prendraient pas leur route. Naturellement, il serait possible d'avoir quelqu'un dans ces élévateurs de transport pour voir que le grain du Nord n° 1 soit mis dans le compartiment pour le grain du Nord n° 1 et expédié comme grain du Nord n° 1. Il serait possible de prendre ces mesures sur toute la route, tant que le grain est sur le côté canadien. Cela devient impossible lorsque le grain va à Buffalo, et une grande proportion s'y rend.

Q. Lorsque le grain est transféré d'un élévateur à des ports sur les baies dans les wagons, il n'y a pas alors d'inspection?—R. Non.

Q. Le grain ne porte que le certificat que vous avez mentionné?—R. Oui.

Q. Alors, il se rend à Montréal ou Saint-Jean, et passe là encore dans un élévateur?—R. Oui.

Q. Il est possible qu'il soit mélangé là?—R. Oui.

Q. De là il est mis à bord du vapeur océanique?—R. Oui. Il serait possible de mélanger le grain là encore; mais cela ne peut arriver que rarement, parce que notre nom et notre adresse apparaissent sur chaque certificat. Le consignataire de l'autre côté,

en recevant le grain, serait porté à se plaindre s'il trouvait quelque chose d'irrégulier, et nous ferions enquête au sujet de toute plainte de cette nature venant à Winnipeg.

Par l'honorable M. Young:

Q. Avez-vous reçu plusieurs de ces plaintes?—R. Non. Dans mon bureau à Winnipeg j'ai eu affaire à un grand nombre de ces vieux importateurs d'Europe, qui font le commerce du blé, et ils m'ont toujours assuré qu'ils étaient bien satisfaits.

Q. Même dernièrement?—R. Même dernièrement. Même l'automne dernier.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. En vertu de la présente loi, les précautions et les règlements pour prendre charge du blé à Fort-William sont encore plus rigoureux qu'ils ne l'étaient auparavant?—R. Je ne pense pas qu'il y ait grand changement.

Q. L.homme chargé de l'élévateur ne peut pas transporter le blé du Nord n° 1 d'un compartiment à un autre sans la sanction du gouvernement?—R. Sans que le fonctionnaire du gouvernement ne soit présent; c'était la même chose auparavant, seulement que les amendes sont maintenant plus sévères.

Q. Parlez-vous des élévateurs de traitement? Sont-ils nécessaires, et pourquoi?—R. En autant que l'élévateur de Port-Arthur est concerné, il ne fait qu'un commerce de pratiques. Il traite le grain pour ceux qui veulent le faire traiter. Il n'achète pas son grain. Si notre blé est condamné, il le traitera. Si le blé est mélangé avec d'autres grains, il le séparera et chargera tant pour ce faire.

Q. Supposons qu'un cultivateur a une quantité de blé et qu'il est surpris par un orage. Il n'a pas le moyen de le faire sécher. Il le charge dans un wagon et l'expédie à un élévateur de traitement?—R. Non; il peut l'expédier directement à Fort-William, mais Fort-William ne le recevra pas.

Q. Recevriez-vous ce grain à Winnipeg?—R. Non.

Q. Vous le désigneriez "pas de classe"?—R. Pas de classe.

Q. Indiqueriez-vous pour quelle raison, pour cause d'humidité?—R. Oui.

Q. Ce grain irait directement à l'élévateur de traitement?—R. A moins que le propriétaire ne l'expédie dans Ontario; il a ce privilège. Le propriétaire peut dire: "Je ne veux pas faire sécher ce grain. Je l'enverrai à Ontario à M. Campbell ou quelqu'un."

Q. Le blé chaufferait?—R. Cela dépend du temps de l'année. Quelquefois on court des chances.

Q. Lorsque le grain vient à Winnipeg et que vous le marquez "sans classe et humide", s'il le juge à propos il peut le vendre à l'élévateur de traitement?—R. Oui, il y a des maisons qui achètent, Muirhead et Black, et Davidson et Smith.

Q. Ces maisons achètent-elles dans la campagne?—R. Non.

Q. Elles n'achètent qu'à Winnipeg, s'il en arrive des wagons?—R. Oui.

Q. Du blé qui n'a pas de classe?—R. Oui.

Q. Diriez-vous du blé très niellé qu'il n'a pas de classe?—R. Ce blé est rejeté pour la nielle.

Q. Si le blé est mélangé avec de l'orge?—R. Il est rejeté pour mélange.

Q. Et l'autre serait rejeté pour humidité?—R. Nous réservons le terme "non classé" absolument pour le blé qui n'est pas propre à être emmagasiné; il n'est pas sûr de l'emmagasiner. Nous gardons ce terme pour ce blé absolument. "Rejeté" est le blé qui ne peut être entré dans aucune classe régulière, pour une raison ou une autre.

Q. Une partie de ce blé peut contenir de l'orge, et si vous retranchez l'orge, ce peut être du blé du Nord n° 1?—R. Oui. Si vous retranchez l'orge, le reste peut être du blé du Nord n° 1.

Q. Ce blé pourrait être mélangé à la classe n° 1?—R. Oui.

Q. S'il était rejeté à cause de nielle, il pourrait être nettoyé?—R. C'est une position qui a été changée. Il était un temps où tout blé niellé était nettoyé; mais les moulins ont maintenant un moyen de lavage, et presque tous ceux qui traitent le blé niellé prèfèrent l'avoir niellé, et ils le lavent et le sèchent. Ils ont leurs propres appareils. Il n'y a réellement pas de nettoyage. Dans notre usine à Port-Arthur nous avons les appareils de nettoyage; nous n'en pouvons rien faire et nous croyons les retirer.

Q. Tous les moulins ont-ils des appareils pour nettoyage?—R. Je ne pense pas, et pour la raison donnée plus haut. Je ne pense pas qu'ils traitent du tout du blé niellé.

Q. Je pense qu'ils ont tous des appareils pour nettoyage?—R. Ils ne s'en servent pas.

Q. Où va le blé niellé?—R. A l'ancien pays, sur échantillon.

Q. Peut-il être mélangé avec le n° 3?—R. Non, vous ne pouvez pas le mélanger.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. On a dit que l'on emploie le souffre pour rendre la couleur au blé?—R. Vous ne pouvez pas vous servir du souffre avec le blé; vous pouvez le faire avec l'avoine ou l'orge. Il est absolument inutile pour le blé.

Q. Dans l'élévateur de traitement exploité par le chemin de fer Pacifique-Canadien, vous n'achetez pas du tout de ce grain?—R. Non, ceux qui en achètent ne le font que depuis peu.

Q. On a dit qu'ils achètent le grain du Nord n° 1 et aussi le n° 2?—R. Nous pensons qu'ils le font.

Q. Pour le mélanger avec cet autre blé lorsqu'ils l'ont nettoyé?—R. Exactement.

Q. Les élévateurs de traitement achètent-ils des meilleurs qualités?—R. Oui. Naturellement, ces deux élévateurs sont à Fort-William. Ils ont une capacité très limitée.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. L'objet d'inclure dans la loi ces deux articles très sévères était de prévenir toute possibilité de mélange. Si l'homme chargé de l'élévateur n'achetait pas de grain du tout, ou dirait qu'il n'a aucun intérêt à mélanger le grain, à tenter d'en élever la qualité pour en retirer un petit profit?—R. Naturellement, vous croirez que, au point de vue de l'inspecteur, on ne saurait prendre trop de sauvegardes; mais, si vous pouvez me suivre, je vous donnerai mon avis. Actuellement, et si cela se continue ainsi, nous avons l'inspection de chaque wagon qui va dans un élévateur. Nous avons aussi le pesage du grain. M. Gibbs garde note des milliers de boisseaux de blé du Nord n° 1 qui sont entrés chaque jour dans un élévateur. Il en garde une note précise. De la même manière, nous gardons note du pesage et de l'inspection de chaque boisseau de grain qui sort. De sorte que nous pouvons dire exactement combien de boisseaux de grain de chaque classe sont entrés et combien sont sortis. En vertu de la loi, nous avons le droit d'aller dans l'élévateur durant le mois d'août et de prendre l'inventaire; c'est-à-dire, peser chaque boisseau dans l'élévateur. Si nous avons le pesage et l'inspection de chaque boisseau qui entre et de chaque boisseau qui sort, et le pouvoir de prendre l'inventaire; si les chiffres ne s'accordent pas dans une limite raisonnable, il ne peut se faire beaucoup sans notre connaissance. Il faut toujours allouer quelque chose, les chiffres ne peuvent jamais s'accorder exactement. Dès que nous avons le pesage et l'inspection et la balance à la fin de chaque année, ou à toute époque que nous le demandons; nous prenons le mois d'août parce que les élévateurs sont presque vides. Nous avons l'autorisation de peser chaque boisseau. Il est absolument impossible qu'il se fasse beaucoup sans que nous en ayions connaissance. C'est justement par là que la différence qui a causé tout le trouble a été découverte.

ANNEXE No 1

Q. En vertu de la présente loi, il y aurait trois commissaires qui seraient sur les lieux tout le temps, et si elle est adoptée, sans ces deux articles sévères, croyez-vous qu'il serait possible ou probable que le grain soit mélangé?—R. Il pourrait s'en mélanger, mais en si minime quantité que je ne pense qu'ils en prendraient le risque; ils seraient trop effrayés.

Par l'honorable M. Douglas:

Q. Il faut établir un épouvantail?—R. Oui.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Les amendes sont si élevées et le mode de découverte si facile qu'il serait insensé de vouloir violer la loi?—R. Il faut allouer un certain pourcentage; on ne peut arriver au chiffre précis comme lorsqu'il s'agit d'argent. Si l'on arrive à un certain pourcentage—et dans un an ou deux nous arriverons à déterminer quel est le pourcentage régulier—si la proportion cette année est environ la même que l'année dernière, nous pourrons dire qu'elle est à peu près raisonnable. Il me semble qu'il leur est absolument impossible de faire beaucoup de mélange sans être découverts.

Q. Alors, autre chose, supposons que ces élévateurs soient séparés et que le propriétaire de l'élévateur de tête de ligne à Fort-William n'ait pas de fournisseurs, comment cela affecterait-il quelques-uns des élévateurs privés à Fort-William?—R. Il me semble que les propriétaires voudraient s'en défaire.

Q. Le grain irait naturellement aux élévateurs des chemins de fer?—R. Oui.

Q. Et à moins qu'il ne soit dirigé sur ces élévateurs privés....?—R. Les élévateurs privés ne recevraient rien.

Q. Ces propriétés seraient pratiquement sans valeur?—R. Oui.

Q. Personne n'achèterait un élévateur sans fournisseurs?—R. Non. Vous-même vous ne vous y interresseriez pas.

Q. Alors serait-il préférable pour le cultivateur que cette séparation soit faite?—R. Comment cela pourrait-il l'aider? La concurrence dans la campagne serait réduite, il me semble.

Q. Le blé serait acheté à la campagne?—R. Tout le blé irait aux élévateurs de chemins de fer.

Q. Y a-t-il des élévateurs de chemin de fer de capacité suffisante pour traiter le grain?—R. Non, il n'y en aurait pas assez. Il leur faudrait augmenter leurs accommodations, car les produits augmentent tous les ans. Cette année il n'est pas probable, mais il est possible, si la température est favorable, que nous ayions une récolte de deux cent million de boisseaux.

Q. Quelques-uns ont prétendu que, avec une si grande quantité de grain, les élévateurs de chemins de fer ne pourraient pas suffire, que même si les élévateurs privés étaient séparés des élévateurs régionaux, il viendrait assez de grain pour eux tous?—R. C'est possible, mais ils n'auraient pas leur part tant que les élévateurs de chemin de fer pourraient en prendre. Ils n'auraient que le surplus. Pendant la saison d'affaires, le blé rentre aussi vite qu'il sort.

Q. Le grain reste-t-il longtemps dans les élévateurs de chemin de fer?—R. Non, pas durant la saison d'expédition. Comme règle, peut-être soixante pour cent de la récolte est mise sur le marché à la clôture de la navigation. Il n'en est pas toujours expédié soixante pour cent. La moitié de la réculte est expédiée et soixante pour cent sont mis sur le marché. Lorsque vient la clôture de la navigation, les expéditeurs s'étudient à expédier le grain aussi promptement que possible, et lorsque la saison est terminée, les élévvateurs contiennent bien peu de grain. Pendant l'hiver, les chemins de fer apportent le grain et remplissent les élévateurs. Ils sont maintenant presque remplis. Naturellement, les élévateurs de tête de ligne, au point de vue du placement, aimeraient

être remplis à la clôture de la navigation. Les exportateurs ont le contrôle, non pas eux.

Q. Les exportateurs auraient le contrôle dans les élévateurs de transfert, autant que possible?—R. Oui.

Q. Les taux sont très élevés aux élévateurs de tête de ligne à Fort-William?—R. Cela ne me regarde pas, mais il y a cette différence qui vous sera évidente. Les élévateurs à Fort-William sont dans une position différente que ceux de l'autre côté du lac. Les wagons doivent être déchargés, les portes doivent être ouvertes, le grain doit être jeté à la pelle et les dépenses sont un peu plus élevées. L'élévateur au lac n'est pas rempli aussi souvent. De l'autre côté du lac, le navire dépose le grain dans l'élévateur. La position est considérablement différente. Il est plus dispendieux de mettre le grain dans l'élévateur pour une raison. Il n'y a pas de machine à nettoyer dans ces élévateurs de l'autre côté du lac. Il faut beaucoup plus de mains et de capital en proportion de la capacité d'emmagasinage. Je suppose qu'il en faudrait cinq fois autant du côté de Fort-William.

Q. Je ne pense pas: un élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux pour le chemin de fer du Grand-Tronc et pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, les élévateurs à Tiffin et Victoria-Harbour, coûteraient la même chose qu'un élévateur de pareille capacité à Fort-William?—R. Il y a toute la machine de nettoyage.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Quelle est la capacité des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur? Regardez-vous la capacité comme plus que suffisante pour les besoins?—R. Elle est suffisante actuellement, mais, comme vous le savez, la production augmente chaque année, et avant très longtemps elle sera insuffisante. Sans l'addition du Grand-Tronc-Pacifique la capacité sera plus que suffisante maintenant, mais ce chemin de fer a fait une différence. Elle est ample, mais pas plus.

Par l'honorable M. Talbot:

Q. Il a été suggéré qu'il devrait y avoir trois classes d'élévateurs à Fort-William et Port-Arthur, l'élévateur public, l'élévateur privé et l'élévateur-hôpital ou de traitement?

Q. Cela ouvre une autre question très étendue, sur laquelle chacun peut avoir son opinion. Je ne parle d'aucune classe en particulier, mais il m'a semblé que si nous obtenons cette réciprocité, la population du Nord-Ouest demandera des changements d'une manière déterminée. Il me semble ainsi, et l'un des changements sera une demande pour une marché sur échantillon. Vous ne pouvez avoir un marché sur échantillon à moins qu'il n'y ait un marché pour le blé sur échantillon. Nous n'avons pas encore de marché pour le blé sur échantillon. Il est si peu considérable que ce n'est par un marché sur échantillon, et il n'est pas praticable sous certaines conditions. La grande ou le sentiment que les Etats-Unis vont envahir notre commerce accentuerait la demande pour un marché sur échantillons. Je ne plaide pas pour un marché sur échantillons, mais j'exprime simplement mon opinion. Pour avoir ce marché, vous devez avoir un marché pour le blé d'échantillon, et vous ne pouvez avoir un marché sur échantillons à moins d'avoir un chemin de fer qui arrête à Winnipeg ou Fort-William; j'opine pour Winnipeg naturellement, mais la population de Fort-William pense que ce marché devrait être à ce dernier endroit. Je pense que Winnipeg est le point naturel, parce que là est le centre du commerce de grain. Les propriétaires d'élévateurs sont tous là. Comme l'inspecteur de grain, je ne permettrais pas qu'un élévateur sur le front du lac, qui a des moyens d'expédition sur le lac, soit autre qu'un élévateur public de tête de ligne. C'est-à-dire que le blé qui va dans cet élévateur doit entrer exactement tel qu'il est inspecté et sortir tel que inspecté, sans qu'il soit fait de mélange ni d'adultération; mais après son arrivée à Winnipeg, je ferais

l'inspection obligatoire. Pour maintenir le système, chaque wagon de grain est inspecté comme il l'est sactuellement, mais il est gardé pendant disons, 25 heures; on a alors le choix de vendre ce grain sur échantillon ou d'après la classe; mais je permettrais que chacun puisse acheter ou prendre ces wagons, et avoir son propre établissebent de mélange à Winnipeg ou Fort-William, où il peut expédier les wagons, en faire ce qu'il veut, et les soumettre de nouveau à l'inspection; mais pour obtenir un certificat d'inspection, le grain doit passer par l'élévateur public.

Par l'honorable M. Power:

Q. Vous avez dit que le mélange ne devrait être permis dans aucun élévateur de tête de ligne public?—R. Dans aucun élévateur ayant des moyens d'expédition. Cela comprendrait tous les élévateurs de tête de ligne à Fort-William. Je ne permettrais pas que rien ne soit fait à Fort-William. A Winnipeg il pourrait être permis d'y recevoir les charges de blé, d'en faire quoique ce soit en fait de nettoyage, etc., et de les renvoyer.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Vous parlez du blé du Nord, N° 3 et 4?—R. Oui, s'il y a moyen d'en faire quelque chose; mais si l'on veut un certificat, le grain doit être expédié aux élévateurs publics.

Q. Quel bien en retirerait-on?—R. On créerait ainsi un marché d'échantillons. S'il doit y avoir un marché d'échantillons, c'est le seul moyen de l'obtenir.

Q. Serait-il permis d'y mélanger le grain et de l'expédier?—R. Oui. Et puis, si l'on veut l'expédier sur certificat, il faut l'envoyer sur un des navires par l'élévateur public.

Par l'honorable M. Béique:

Q. Permettriez-vous que du grain mélangé soit envoyé à un élévateur public?—R. Oui, s'il atteint la qualité du grain qui vient de l'élévateur public. Il serait aussi bon que le grain venant de l'élévateur public.

Q. Et il pourrait être transporté de l'élévateur où il a été mélangé à l'élévateur public de Fort-William?—R. Oui.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Le mélange se ferait à Winnipeg?—R. Ou à Fort-William.

Q. Mais après avoir été mélangé, le blé devrait passer par l'élévateur public?—R. Oui, si l'on veut un certificat.

Q. Ou vendre sur échantillon?—R. Oui.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Quel est l'objet de l'inspection à Winnipeg?—R. Parce que les acheteurs sont tous là et que les échantillons pourraient y être exposés.

Q. Supposons que je sois le propriétaire d'un wagon de blé et que je me décide de l'expédier à Fort-William, quelle est la nécessité de le faire inspecter à Winnipeg si je connais suffisamment la classe du blé que contient le wagon?—R. Les dépenses à cet égard sont assez élevées et je rendrais l'inspection des wagons compulsoire.

Q. Mais, comme propriétaire du wagon, je ne retirerais aucun avantage de l'inspection?—R. Vous auriez cet avantage: le personnel d'inspection fournirait les hommes pour inspecter votre blé.

Q. Il perdrait son identité dans votre élévateur et je serais tenu d'accepter la qualité que vous lui donneriez par l'inspection?—R. Oui.

Q. Son identité est détruite?—R. Oui. Vous pourriez constater que vous pouvez obtenir pour votre grain un meilleur prix sur certificat que sur échantillon, et vous auriez le choix. Beaucoup a été dit au sujet du grain N° 1 du Manitoba comparé au grain du Nord de Duluth. Nous avons pris de Duluth le mot de blé du Nord; nous l'avons emprunté. Il n'est pas juste que tout le blé venant de là soit appelé blé du Nord et on a proposé que le nom soit changé; je dirais Blé dur N° 1 du Canada, Blé du Nord N° 1 de Duluth et ainsi de suite. Les grains ne se comparent pas de la même manière. Si le blé d'une partie quelconque du Canada arrive au blé dur N° 1, je l'appellerais Blé dur N° 1 du Canada.

Q. Au cours de votre travail d'inspection vous avez tenu un compte exact; votre député, Gibbs, a tenu un compte exact des classes de grains qui sont entreés dans les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur?—R. Oui.

Q. Vous a-t-il été fait rapport, à intervalles réguliers, de ce qui a été reçu?—R. Oui.

Q. A quels intervalles?—R. Hebdomadairement.

Q. A quelle date?—R. Les 7, 14, 21 et le dernier jour de chaque mois.

Q. Un rapport hebdomadaire est fait aussi par la personne préposée à l'élévateur de tête de ligne?—R. Au commissaire d'entrepôt.

Q. Vous n'aviez rien rien à faire avec cela?—R. Non, les périodes ne sont pas les mêmes.

Q. Vos périodes d'inspection sont les 7, 14, 21 et le dernier jour de chaque mois?—R. Oui.

Par l'honorable M. Béique:

Q. Je comprends que, dans la pratique, il y a une grande quantité de blé n° 1, disons, expédiée que reçue?—R. Eh bien, il y a eu ces deux incidents qui ont causé tant de discussion—ces deux incidents qui ont donné lieu à procès.

Q. Et du moment qu'il y a mélange, on peut s'attendre à ce que la chose arrive?—R. Il en serait ainsi.

Q. Si la pratique du mélange était permise comme vous l'avez dit, pensez-vous que l'on pourrait adopter la manière de faire suivante: que tout surplus serait appliqué à la dépense, afin d'intéresser le propriétaire de l'élévateur dans l'opération du mélange?—R. Si l'élévateur venait à manquer de matière, que feriez-vous?

Q. J'ai pensé à cela. Si l'élévateur manque de matière, il faudrait combler le déficit avant de s'occuper du surplus. Pensez-vous qu'il est possible qu'il se produise un déficit? Dans le mélange, la quantité augmentée peut arriver dans la n° 2 au lieu du n° 1?—R. S'il y a eu mélange, et qu'il y ait trop de n° 1 il y aurait alors déficit dans le n° 2; j'ai pensé que vous vouliez dire si l'élévateur indiquait un surplus. Il pourrait se produire un déficit et il serait comblé.

Q. Le déficit devrait être comblé?—R. Dans le cours du temps, année par année, vous verriez pour vous-même si la différence était grande, comparée à celle des années précédentes, et, de cette façon, établir une proportion pour une juste compensation, pour ce qui est juste, et constater s'il a été causé beaucoup de tort.

Q. Ne pensez-vous pas que si le surplus était porté au crédit des frais d'inspection l'effet serait de faire disparaître les soupçons que le propriétaire d'élévateur est intéressé au mélange et l'emploie à son propre avantage?—R. Et bien, naturellement, il serait assez difficile de rendre ce procédé légal..

Par l'honorable M. Watson:

Q. Ce serait les fonctionnaires du gouvernement qui pourraient réaliser le profit? R. Parce que dans l'opération d'un élévateur, s'il est opéré honnêtement, il y a autant occasion de déficit que de surplus.

Q. Ce sont les fonctionnaires du gouvernement qui font le pesage?—R. Oui.

ANNEXE No 1

Q. Il y a autant de chance de déficit que de surplus?—R. Pour cette raison: l'inspection, lorsque le grain arrive, a définitivement établi la capacité; ou peut n'avoir pas donné à l'élévateur la capacité à laquelle il a droit. Si le grain est convenablement net et si l'élévateur ne reçoit pas la quantité qu'il peut contenir il y aura déficit d'autant. Si l'inspecteur permet de mettre dans l'élévateur plus de grain qu'il ne doit en recevoir il y aura surplus, et il est absolument impossible de trouver des balances qui donneront toujours le même poids. Avec la plus stricte surveillance, vous pouvez peser d'un élévateur à un autre, presque d'un côté à l'autre de la voie et ne pouvez faire correspondre les balances.

Q. Mais les comptes pourraient être faits une fois l'an, et ce ne serait que le surplus de toute l'année qui serait porté au crédit des dépenses?—R. Naturellement, si le gouvernement jugeait à propos d'établir une disposition de cette nature elle serait adoptée; mais il faut aussi tenir compte que s'il y avait déficit il faudrait aussi une disposition à cet égard.

Q. Si le compte n'est fait qu'une fois l'an, vous prendriez en considération en le faisant...... ?—R. Je ne doute pas que tous les élévateurs de tête de ligne consentiraient à vous donner le surplus si vous vous engagiez à combler le déficit.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Vous entendez sans aucun doute des plaintes de la part des meuniers au sujet du choix des wagons; ce choix par les acheteurs étrangers serait-il suffisant pour affecter la moyenne générale de la classe particulière?—R. Je ne vois pas l'utilité de discuter une hypothèse. Ce choix ne se fait pas.

Q. C'est-à-dire, il n'y a pas de choix de classes?—R. Il ne se fait pas de choix. A Winnipeg, les meuniers ne viennent jamais choisir les wagons.

Q. On s'imaginerait qu'il y a eu dispute si l'on en juge par quelques-uns des témoignages?—R. Je les ai entendus tous. Ce n'était pas à moi de les contredire; mais ce choix ne se fait pas.

Q. Conséquemment, les classes ne sont pas détériorées?—R. Pas de cette façon. La seule manière dont un choix se fait jamais, c'est que les meuniers, quelquefois, refusent de prendre un wagon en particulier. Souvent, les wagons arrivent si vite qu'il est impossible de choisir.

Par l'honorable M. Young:

Q. Ya-t-il quelque choix pour le chargement du grain?—R. Ce sont tous des compartiments. Il est impossible de choisir.

Q. On prétend qu'il peut y avoir des compartiments un peu meilleurs que d'autres?—R. Absolument impossible. M. Watts a parlé de 10,000 boisseaux de grain chargés dans une partie du navire et 10,000 dans une autre. Le chargement ne se fait nullement de cette manière. S'il y a trois consignations de 50,000 boisseaux de grain, tous les 150,000 boisseaux sont mis ensemble dans le navire, et celui qui en tire le premier 50,000 boisseaux les prend sur la quantité totale.

Q. Et toutes ces distinctions sont imaginaires?—R. Ce sont des hypothèses.

Q. Connaissez-vous quelque chose du règlement du prix du blé à Liverpool?—R. Non.

Q. Le prix est déterminé par la valeur du blé sur le marché ou par la spécification fixée pas nos statuts?—R. Le prix du blé est fixé par le blé que reçoivent les acheteurs, parce que j'ai rencontré dans mon bureau des gens des vieux pays qui me disaient—il peut paraître osé de ma part de parler ainsi—que les cargaisons de blé sortant de Fort-William se ressemblent toutes tellement que c'est surprenant que les cargaisons se suivaient et qu'ils ne pouvaient y voir aucune différence. Ils achètent le grain sur la foi qu'ils reçoivent le même blé tout le temps. Au commence-

ment de la saison ils peuvent examiner ces échantillons, mais ils considèrent le mlé qu'ils reçoivent.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. De sorte que si le blé à Liverpool était réglé d'après la classe de blé, il y aurait une variété de prix, je suppose? C'est-à-dire que les acheteurs supposent que le blé est d'une moyenne générale?—R. Oui.

Q. Et ils fixent le prix non pas sur les expéditions particulières?—R. Pas sur les expéditions particulières.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous prenez un échantillon de chaque wagon sortant de Winnipeg?—R. Oui.

Q. Avez-vous reçu des plaintes sérieuses?—R. Non, jamais.

Q. Quelques-uns de vos acheteurs n'ont-ils pas au contraire exprimé leurs regrets au sujet de votre résignation?—R. Oui, ils ont exprimé leurs vifs regrets. Un autre incident a donné lieu à un grand malentendu. Au cours de son témoignage, un témoin a parlé de blé pesant 63 et 64 livres, et il a laissé entendre que nous vendions 63 livres de blé au prix de 60 livres, n'est-ce pas?

L'honorable M. McKAY.—Non; il a dit que le boisseau mesuré pesait plus que 60 livres.—R. Vous devez vous rappeler que notre blé n'est pas du tout vendu au boisseau. Nous le vendons à la livre, et s'il pèse 64 livres, nous recevons le prix pour 64 livres.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Ce qu'il a dit c'est que le blé du Nord type était marqué 60 livres au boisseau et que, rendu à Liverpool, il se trouve peser 62 livres?—R. Cela est bien probable. Notre expérience est que le poids naturel de notre blé du Nord est de 61 livres. C'est-à-dire que si le blé du Manitoba ne pèse pas 61 livres, c'est qu'il a quelque défaut, que ce n'est pas du blé n°1; cela a été établi. Le poids naturel de notre blé dur est de 61 livres et non pas 60 livres. Personne ne reçoit jamais du Nord-Ouest du blé n° 1 qui ne pèse pas 61 livres. Quiconque connaît bien le blé peut dire de suite, en le voyant, s'il pèse plus de 60 livres ou non.

Q. La loi prescrit que le blé du Nord n°1 du Manitoba doit être sain, net, peser au moins 60 livres au boisseau et contenir au moins 60 pour cent de blé dur Fife. Il dit que certain de ce blé a plus de 62 livres au boisseau?—R. Cela est vrai.

Q. Et qu'une autre année il pourrait ne pas peser 60 livres?—R. Dans toute mon expérience, je n'ai jamais vu le blé pesé moins de 61 livres. S'il pèse mions c'est qu'il est défectueux de quelque manière.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. La marge est toujours à l'avantage de l'acheteur?—R. Le blé le plus lourd n'est pas toujours le meilleur. Le meunier de Minneapolis prendra le blé de Dakota, qui pèse 60 livres, de préférence au blé de la Saskatchewan, qui pèse 61 livres.

Q. Le blé est si supérieur qu'il dépasse la qualité type?—R. Oui, cela contribue à hausser la valeur du blé.

Q. L'avantage, quelqu'il soit, est pour l'acheteur?—R. Cependant, si la valeur monte, l'acheteur enchérit. e

Q. Etiez-vous présent lorsque M. McKenzie, il y a quelques jours, a parlé d'un envoi de blé par l'entremise de la *Canadian Grain Growers Company* ou d'une association qu'il représente?—R. Oui, j'ai entendu son témoignage.

Q. Serait-il possible qu'un chargement certifié contenir du blé d'une certaine classe type, expédié du Canada à Liverpool, puisse renfermer quatre pour cent de

saleté et être au-dessous de la classe sans que vous le sachiez?—R. Je ne pense pas que ce soit possible.

Q. Vous ne l'avez jamais entendu dire?—R. Non, jamais.

Q. Le certificat de l'inspecteur pourrait être vérifié à Liverpool?—R. Si des plaintes étaient faites, nous ferions certainement une enquête.

Q. On doit garder ici un échantillon de ce blé?—R. Oui, nous gardons les échantillons de toute la récolte de l'année. Naturellement, quatre pour cent de saleté est certainement une proportion étonnante.

Q. Vous n'avez jamais rien entendu dire à ce sujet?—R. Non, jamais.

Q. Votre attention a-t-elle été attirée sur ce fait?—R. Pas directement. Un grand nombre d'échantillons ont été envoyés sans que nous sachions ce qu'ils signifiaient. Nous en avons vu quelques-uns, mais ils n'ot jamais été portés à notre connaissance personnelle.

Q. Savez-vous comment ces échantillons sont choisis?—R. Non.

Q. Vous ne savez pas s'ils étaient garantis par une personne responsable?—R. Nous présumons qu'ils sont certifiés par quelque fonctionnaire.

Q. Vous auriez à vous convaincre vous-même que c'est bien le blé pour lequel le certificat a été donné?—R. Et c'est un échantillon moyen de la quantité expédiée. Vous devez comprendre que, à moins que l'échantillon ne soit surveillé de cette manière, nulle personne quelque peu intéressée ne prendra l'échantillon.

Q. Si vous voulez confirmer les soupçons, je suppose que vous pouvez vous procurer des échantillons pour atteindre l'objet voulu?—R. Oui, parce que les saletés sont quelque fois amassées dans un coin du navire ou du wagon, et un échantillon pris dans ce coin nuirait à tout le chargement. Pour avoir quelque valeur, une protestation de cette nature doit être accompagné d'un échantillon certifié régulièrement.

Q. Et il y avait une procédure régulière à suivre pour faire cette protestation? —R. Oui.

Q. Et, à votre connaissance, on n'y a pas eu recours?—R. Non, à ma connaissance, je n'ai jamais vu les échantillons.

Q. Avez-vous eu beaucoup de plaintes d'Angleterre?—R. Aucune, à peu près—jamais rien de grave. Je vous ai parlé de ce cas de Saint-Jean. Ce cas était sérieux et il y en a eu un autre de Montréal. Il a été tracé jusqu'à l'élévateur du Commissaire du Havre à Montréal, et l'affaire a été réglée par eux. Je n'ai entendu parler que de deux cas en deux ans.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. L'insertion de ces deux articles dans la loi doit être considérée comme une confession qu'il serait impossible d'avoir un système satisfaisant d'inspection sous la direction des fonctionnaires du gouvernement?—R. C'est la déduction.

Q. L'acceptez-vous?—R. Oui; si ces articles sont ajoutés, il faut en déduire que les membres du personnel d'inspection sont incompétents ou incapables d'agir.

Par le président:

Q. Vous ne pensez pas qu'ils le soient?—R. Non.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Pensez-vous que l'inspection régulière est une sauvegarde suffisante pour maintenir l'intégrité des types?—R. Je ne connais aucune manière de faire mieux.

Par l'honorable M. Powers:

Q. L'établissement d'un marché sur échantillon nuirait-il au système de classement?—R. Je ne crois pas. Vous devez songer que nul inspecteur de grain ne l'aime-

rait, parce qu'il impose à celui-ci une responsabilité beaucoup plus lourde par suite de la difficulté de garder ces élévateurs de mélange en conformité des règlements.

Q. Nuirait-il à ceux qui font leur commerce d'après le système de classe?—R. Je dis simplement que je prévois une pression si forte qu'il faudra rencontrer l'inévitable. Avec un certificat, si le grain peut se vendre de cette manière à meilleure condition, très bien. Si la vente sur échantillon est plus avantageuse, on peut choisir ce mode.

Q. Vous avez dit que le grain devrait passer à l'inspection lorsqu'il est expédié à Winnipeg?—R. Oui.

Q. Et vous avez dit que s'il était permis de vendre sur échantillon ou de faire le mélange, le vendeur devra faire passer le grain par l'élévateur public de tête de ligne avant d'obtenir un certificat?—R. Oui, le grain devrait arriver à la classe déterminée.

Q. Arriverait-il à la moyenne?—R. Oui, cette stipulation pourrait être faite. Le grain retournerait à l'élévateur public de tête de ligne en aussi bonne qualité que celui qui en sort.

Q. Le nombre de boisseaux de la même qualité?—R. Non, pas le même nombre de boisseaux, cela n'est pas important. Mais du moment où le grain est déposé dans un élévateur de tête de ligne public, il ne doit pas être permis d'y toucher. Il serait reçu comme un autre chargement venant de la campagne.

Q. Quel serait alors l'avantage du mélange?—R. C'est aux marchands de grain à l'établir. Je ne leur accorderais pas plus que cela. Ils ne feraient pas de mélange s'ils n'y trouvaient pas un avantage.

Par l'honorable M. Campbell:

Je n'y vois pas l'avantage?—R. Un demi-pain vaut mieux que pas de pain du tout. Naturellement, j'exprime simplement une opinion. Vous verrez qu'il y aura tant de demandes qu'il faudra faire des compromis.

Par l'honorable M. Powers:

Q. Si je vous comprends bien, vous dites que si le blé passait par cet élévateur à mélange il ne devrait pas être donné de classe?—R. Non, je n'ai pas dit cela. Pour obtenir un certificat d'inspection le blé doit passer par l'élévateur public.

Q. Pourquoi vous refusez-vous à donner ce certificat si le blé retournait à l'élévateur public après avoir passé par l'élévateur à mélange. Le fait de passer par l'élévateur à mélange ne nuirait-il pas à la classe?—R. Cela ne devrait pas être.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Si je vous comprends bien, si le grain passait par un élévateur à mélange, vous ne vous occuperiez pas de ce certificat?—R. Aucunement.

Par l'honorable M. Power:

Q. Vous avez dit, je crois, que vous seriez prêt à permettre que le grain revienne à l'élévateur public; n'y a-t-il pas possibilité de mélanger ce grain de manière à l'apporter à la dernière classe?—R. Si on le permet, il faut ordonner que le blé arrive à la moyenne de celui qui sort de l'élévateur public.

Q. Il y a différentes qualités de grain d'une certaine classe venant de la campagne directement à cet élévateur à mélange, mais en sortant de cet élévateur les qualités de grain ne seraient-elles pas toutes les mêmes?—R. Elles seraient inférieures, si on le permettait, en dessous de la classe déterminée.

Q. Le grain ne peut-il être de qualité inférieure et passer quand même à l'inspection?—R. Non, si vous ordonnez qu'il ne sera pas donné de certificat. S'il est fait une spécification immédiatement, le grain doit être de la moyenne de celui qui

vient d'une autre maison. Actuellement, il y a peu de maisons à Winnipeg qui n'opèrent pas largement. Lorsqu'elles expédient, elles veulent toujours que le grain expédié soit du type établi. Le grain doit atteindre la moyenne de celui qui vient de Fort-William.

Q. Vous avez des spécifications spéciales pour ce grain?—R. Il est tout compris sous une seule spécification.

Q. Je ne vois pas comment cela pourrait opérer s'il n'y a une spécification spéciale?—R. Il peut y avoir une spécification spéciale s'appliquant à ces élévateurs pour mélange.

Par l'honorable M. Young:

Q. Ne serait-il pas possible de sortir de cet élévateur pour mélange une grande partie de ce grain sur échantillon?—R. Assez possible et très probable.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Le fait de permettre de mélanger le blé de qualité supérieure ne tenderait-il pas à discréditer ce blé sur les marchés du monde?—R. C'est possible.

Q. S'il était connu que le blé du Nord n[os] 1, 2 et 3 ne pourrait être mélangé?—R. Certainement; si l'on peut maintenir cette décision en face des demandes qui seront faites, bel et bien.

Q. Notre grain commande actuellement à Liverpool un prix plus élevé que tout autre grain du monde?—R. J'ai entendu dire tant de choses, depuis qu'il a été question de réciprocité, dans le sens de diriger notre grain sur Duluth, à moins que quelque chose de ce genre ne soit fait, que je me demande comment on peut résoudre la difficulté.

Par l'honorable M. Béïque.

Q. Je comprends que vous ne pouvez affirmer quel sera le résultat. Ne pensez-vous pas qu'il serait possible d'étendre assez la portée du bill pour donner à la commission la latitude convenable?—R. La difficulté serait résolue si la commission avait ce pouvoir.

Par l'honorable M. Power:

Q. Le système de pesage à l'entrée et à la sortie est-il en usage depuis plusieurs années?—R. Oui. L'an dernier il a été inauguré un système d'enregistrement, qui est supposé être un moyen plus effectif de contrôle. C'est un système très sévère.

Q. Le grain dans les élévateurs de traitement est-il pesé de la même manière?—R. Vous ne pouvez le contrôler aussi sévèrement quant aux classes, mais vous pouvez le faire pour les quantités. Le blé humide du Nord n° 2 sera donné comme blé sec du Nord n° 2. Naturellement, il y a une diminution.

Q. Je comprends que ces élévateurs de traitements achètent du grain de bonne qualité; ne donnent-ils plus de boisseaux d'une certaine qualité qu'ils n'en reçoivent?—R. Je ne puis guère parler de ces élévateurs parce qu'ils sont nouveaux et ils ne sont en opération que depuis une année. La maison Muirhead et Black ne date que d'un an, et la maison Davidson et Smith n'achète que depuis un an ou deux du grain endommagé.

Par le président:

Q. Je désirerais savoir ce que vous pensez du résultat pratique de l'adoption des articles 123 et 242?—R. En qualité d'hommes d'affaires, vous comprendrez tous que ces établissements de tête de ligne ont tous été construits à cause des lignes d'éléva-

teurs dans le pays, qui étaient censés devoir fournir le trafic. Sans élévateurs régionaux la source de revenu disparaît. Personne ne songerait à y envoyer du blé. Ces élévateurs ne reçoivent pas beaucoup de grain du dehors. Le cultivateur n'expédierait guère du blé à ces élévateurs: il envoie son produit aux élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, car ceux-ci sont désintéressés. Je pense que quatre-vingt-dix pour cent du blé qui vient à ces élévateurs sont achetés par eux. Si vous divisez les deux, vous enlevez leur source de revenu.

Q. Vous avez dis que vous n'avez pas eu de plaintes de Liverpool?—R. Pas de plaintes sérieuses.

Q. De la part des cultivateurs?—R. Oui.

Q. Parlez-nous-en. Quelle est la nature de ces plaintes et étaient-elles bien fondées?—R. Très peu de cultivateurs expédient autre chose que le blé N° 1. Nous ne recevons pas maintenant autant de plaintes qu'autrefois, parce que le commerce est mieux compris. Les cultivateurs sont généralement de grands expéditeurs, ils expédient des milliers de boisseaux de grain. Règle générale ils agissent par l'entremise d'un courtier, à qui ils disent que le blé est N° 1, et net et si le blé n'est pas trouvé de telle ou telle qualité, de les en notifier à leurs frais. Le courtier vient voir les échantillons qui sont soumis à l'inspection de chacun. Il dit: "M. un tel a expédié ce blé, il prétend que le blé est de la classe N° 1, mais il n'est réellement que de la classe N° 2. Je vais lui écrire, si je ne puis lui donner satisfaction et s'il veut quand même une inspection, je lui dirai de me télégrapher". On évite ainsi beaucoup de friction. Un autre point qui sert beaucoup à maintenir la paix c'est la nomination de D. D. Campbell, faite il y a trois ou quatre ans, comme agent d'expédition du gouvernement fédéral. Un grand nombre de cultivateurs le chargent de s'occuper de leur grain. Il agit comme intremédiaire entre l'inspecteur et le cultivateur et ses services sont inestimables. Il dit. "Il nous est inutile de protester car, à mon avis, vous avez ce qui vous revient". C'est un homme très utile. Si le cultivateur proteste, il y a une inspection. En moyenne il n'y a que trois wagons d'inspectés par mille.

Q. On a parlé de *plugging,* je ne sais pas au juste ce que cela veut dire?—R. Cela signifie charger un wagon dans le but de tromper l'inspecteur. On met dans certaines parties du wagon du mauvais grain que l'on recouvre de bon blé; mais l'inspecteur finit toujours par découvrir le truc.

Q. Cette manière de faire se pratique-t-elle dans une grande mesure?—R. Je ne sais si cela se pratique sur une grande échelle, mais cela arrive très souvent.

Q. En maintes occasions on a parlé du déficit qui se produit dans la quantité de grain sorti des navires, la quantité étant moindre que celle fournie par les élévateurs, comment cela peut-il arriver?—R. Oui, cela est arrivé, il y a eu beaucoup de ces cas il y a trois ans, spécialement, et les propriétaires de navires ont toujours considéré comme admis que la faute en était aux élévateurs de Fort-William. J'ai moi-même rencontré à Fort-William M. Wright, président de la *Dominion Marine Association,* et son secrétaire. Nous visitâmes ensemble tous les élévateurs, je leur fis examiner notre système de pésées et leur demandai de suggérer un moyen de faire mieux. Toutes les balances furent inspectées par les fonctionnaires du ministère des Poids et Mesures. Les différences se continuèrent et nous leur demandâmes enfin de prêter un peu plus d'attention au débarquement. Le déficit ne se produisit pas chez nous. Il provenait du déchargement du côté de la Baie Georgienne, qui se faisait sans aucune surveillance sauf celle du marchand à bord du navire. Nous avons maintenant un employé qui est spécialement chargé de s'occuper de ces plaintes. Nous l'avons envoyé à plusieurs reprises à Midland, Meaford, Buffalo et Goderich pour s'enquérir des plaintes. Il a été très heureux dans le règlement; il a établi que le trouble venait de l'autre extrémité et, pendant les douze derniers mois, il n'y a presque pas eu de plaintes de différences. S'il s'en produit, il faut chercher de l'autre côté. Il y a peu de temps nous avons envoyé cet employé à Tiffin, et il a trouvé qu'il manquait mille boisseaux de grain dans leur pesage. Nous avons eu de la même manière une diffé-

rence à Buffalo et même à Goderich. Si vous désirez que cet homme comparaisse devant vous, je pense que je puis le faire venir.

Par l'honorable M. Watson:

Q. Le comptoir de virement n'aide-t-il pas au pesage?—R. Non, mais le comptoir de virement aide en ce qui suit: depuis l'établissement du comptoir de virement, un navire prend tout son chargement à un élévateur et, s'il y a quelque erreur, il n'y a qu'un élévateur à inspecter; mais il n'y a pas de différence dans le pesage.

Q. Les différences en poids sont moins fréquentes qu'auparavant?—R. Il n'y a pas de comparaison. Il y a quelques jours, j'ai reçu d'un peseur officiel à Buffalo un rapport disant que les poids du blé qui vient de Fort-William sont les plus satisfaisants, plus satisfaisants que ceux du blé venant de tout autre port en Amérique. Quand je dis Fort-William, j'entends Fort-William et Port-Arthur.

Par l'honorable M. Young:

Q. Vous parlez de vos balances à Fort-William pesant mille boisseaux; elles sont pratiquement uniformes?—R. Non; quelques-uns des nouveaux élévateurs ont des balances d'une capacité beaucoup plus grande; la plus faible pèse 40,000 mille boisseaux et il en est qui en pèsent 100,000.

Q. Avez-vous examiné l'aménagement dans l'élévateur de trancfert de l'autre côté des lacs?—R. Non.

Q. Vous ne connaissez rien des balances qu'on y emploie?—R. Non.

Q. Je comprends que les balances en usage dans les élévateurs de transfert sont très petites?—R. Je suis allé dans la tour de quelques-uns de ces élévateurs à Meaford, Midland et Owen-Sound. Quelques-unes de ces tours sont tellement construites qu'elles ne peuvent contenir de grandes balances. Elles ne peuvent peser que 300 boisseaux, ce qui est certainement un inconvénient.

Q. Il y a là plus d'occasions d'erreur?—R. Oui, parce qu'il faut peser si vite.

Par le Président:

Q. Quelle proportion du grain du Nord-Ouest est gardée par les cultivateurs, après qu'il a été classé dans les élévateurs de tête de ligne à Fort-William?—R. Il est impossible de le vérifier parce que, lorsque le blé a passé par l'élévateur, nous ne savons à qui il appartient que lorsqu'on demande de le livrer. Le grain change de mains continuellement. Quelquefois, il y aura dans l'élévateur du blé qui ne vient pas sur le marché parce qu'il n'est pas offert en vente; la conclusion est qu'il a été emporté par les cultivateurs.

Q. Le blé qui est porté par les élévateurs pendant l'hiver appartient-il généralement aux cultivateurs?—R. Il appartient à toutes classes de personnes.

Q. Vous avez dit que vous êtes d'avis qu'il serait désirable de ne pas permettre aux élévateurs de tête de ligne sur le bord de l'eau de mélanger le blé avant l'expédition?—R. De ne pas mélanger du tout le blé après qu'il a été inspecté; ce blé doit rester tel qu'il a été inspecté et ne pas être altéré.

Q. Aucun élévateur de tête de ligne sur le bord de l'eau ne devrait avoir la permission de mélanger?

Par M. Powers:

Q. Y aurait-il quelque avantage à faire le mélange? Serait-il avantageux pour l'exploitant de faire du mélange dans les élévateurs de tête de ligne, s'il était permis à tous les propriétaires d'élévateurs de tête de ligne de faire le mélange?—R. Non, je ne le pense pas.

Q. Si le mélange se pratiquait à Mineapolis, et si ce mélange n'était pas permis dans les élévateurs canadiens de tête de ligne, qui aurait l'avantage pour se procurer des clients?—R. Je ne comprends pas votre question, parce que nous disons que nous permettrions le mélange.

Q. Vous ne permettez pas le mélange dans les élévateurs canadiens de tête de ligne?—R. On ne le permet pas non plus dans les élévateurs de tête de ligne à Duluth.

M. SEARLE. Oui, on le permet. M. Horn fait erreur.

M. HEFFELFINGER. Le mélange à Duluth est maintenant absolument légal.

M. HORN.—M. Searle le sait; mais on m'a toujours dit que le mélange n'est pas permis dans les élévateurs publics de tête de ligne à Duluth.

M. WELLS.—La loi a été changée en 1909.

Par M. Powers:

Q. Si le mélange se pratique à Minneapolis et s'il n'est pas permis dans les élévateurs canadiens de tête de ligne, les élévateurs canadiens de tête de ligne auront-ils quelque avantage sur le système en engageant les clients d'aller de ce côté?—R. Je ne vois pas pourquoi nous serions influencés en aucune manière.

Q. L'expéditeur préféreraitil, en moyenne, expédier par des élévateurs canadiens de tête de ligne si le mélange n'y est pas permis, lorsque le mélange est permis dans les élévateurs de tête de ligne de Duluth?—R. Si aucun mélange quelconque n'est permis ici, l'exploitant d'élévateurs de Minneapolis sera induit à venir à Winnipeg pour acheter du blé et le faire mélanger là-bas.

Q. Jusque-là?—R. Oui.

Q. Mais le producteur qui a des élévateurs par tout le pays, qui veut expédier en Europe, qui garde son grain et l'exporte lui-même—serait-il porté à expédier par voie des élévateurs canadiens de tête de ligne, sachant qu'il peut y obtenir un certificat qui n'est pas sujet à discussion, plutôt que par voie de Minneapolis et Duluth, où le grain peut être mélangé?—R. Je ne pense pas qu'il expédierait là. Il pourrait le vendre pour aller là.

Q. Mais il voudrait exporter son grain par voie des élévateurs canadiens de tête de ligne?—R. Personne n'exporte de cette manière soit par voie de Port-Arthur ou Duluth.

Q. S'il peut vendre le grain à l'exportateur dans les élévateurs canadiens de tête de ligne, ne serait-il pas induit à le faire passer par les élévateurs canadiens de tête de ligne? Si le système canadien est supposé être meilleur que le système américain, la population ne serait-elle pas portée à expédier par voie des élévateurs canadiens de tête de ligne plutôt que par voie des élévateurs américains?—R. Je ne vois pas pourquoi le blé serait expédié des élévateurs américains de tête de ligne, lorsqu'il peut être vendu aux Etats-Unis ici même.

Q. Alors, l'exportateur, l'expéditeur préférerait-il acheter le grain par voie de l'élévateur canadien que par voie de l'autre?—R. Oui.

Q. L'idée est que le maintient d'un type élevé aurait pour effet d'attirer la clientèle?—R. Oui.

Q. Alors, les craintes de la population de Port-Arthur que le grain serait détourné vers les Etats-Unis ne sont pas bien fondées, parce que le mélange n'est pas permis-là. J'ai compris que l'on voulait permettre le mélange dans les élévateurs canadiens de tête de ligne afin de faire la concurrence aux américains.

L'honorable M. CAMPBELL.—Ils n'ont pas recommandé cela.

M. HEFFELFINGER.—Non, nous ne l'avons pas recommandé.

L'honorable M. WATSON.—La délégation de Port-Arthur l'a fait.

Par M. Bowers:

Q. Le système canadien est meilleur que le système des Etats-Unis parce que le grain n'est pas mélangé ici. N'est-ce pas votre avis?—R. Vous m'avez demandé si on voudrait expédier à Minneapolis ou Duluth. L'exploitant qui achète du blé l'expédie là. Quiconque permet à son blé d'aller à Minneapolis ou Duluth s'en défait à Winnipeg, et les gens de Minneapolis et Duluth s'en chargent ensuite. Il achète sur le coup. S'il peut avoir d'avantage pour le grain à Duluth, il s'y rend. Les représentants américains paieront plus qu'il ne peut réaliser et il n'expédiera jamais lui-même.

Q. La population de Fort-William et Port-Arthur perdra-t-elle le commerce parce qu'il y a un meilleur système d'inspection là qu'à Duluth?—R. Je ne vois pas comment je puis répondre à cette question. C'est une question théorique.

Q. N'est-il pas raisonnable de supposer que les gens qui emploient un système adopteront celui qui leur donne la plus grande garantie?—R. Oui, s'ils ne vendent pas de blé, s'ils l'expédient pour l'emmagasinage et l'exportation, ils l'expédieront à Fort-William et Port-Arthur; mais s'ils le vendent sur le champ, c'est une autre chose; ils le vendent de suite s'il va à Minneapolis ou Duluth.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Je comprends que le système a été changé à Duluth. Autrefois, le mélange n'était pas permis, et on le permet aujourd'hui. Cela tendrait à démontrer que les avis sont au moins partagés, qu'il y a des gens qui pensent qu'il y a un avantage dans la pratique du mélange?—R. M. Bowers doit bie ncomprendre que du moment que notre grain traverse la frontière il n'est plus blé canadien, qu'il devient à toutes fins blé du Minnesota; cela est avec le réciprocité; le blé rendu là n'est plus du blé canadien, et le blé canadien par Duluth ne fera jamais concurrence, je crois, avec le blé canadien *viâ* Fort-William, parce que ce sera du blé du Minnesota toujours, même s'il provient du Nord-Ouest.

Le comité s'est ajourné jusqu'à midi demain.

29 mars 1911.

Le comité s'est réuni à 5.30 h. P.M.

M. HORN, rappelé.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Hier soir, vous avez parlé de l'enregistrement des certificats comme d'une pratique nouvelle instituée l'année dernière; veuillez avoir l'obligeance de nous dire comment et par qui cela se fait?—R. Autant que je le puis; naturellement, je ne l'ai pas fait moi-même. Voici ce que je comprends: chaque jour l'élévateur fait une liste de ses déchargements du jour.

Q. Une liste de quoi?—R. Une liste des wagons déchargés à l'élévateur, donnant la classe et le poids officiel. Une copie de cette liste est envoyée au bureau de l'inspecteur des grains. Ce dernier compare la liste avec ses notes pour constater s'il a été commis quelque erreur. Si une erreur a été commise, nous appelons l'élévateur. Ce dernier envoie cette liste à son bureau principal, accompagnée d'un certificat d'inspection, et d'un certificat de poids pour chaque wagon.

Q. Sur cela, le bureau fait un reçu d'entrepôt pour chaque wagon; ce reçu d'entrepôt donne la classe et le poids pour chaque wagon séparément?—R. Oui, pour chaque wagon séparément. Ce reçu d'entrepôt, ainsi que le certificat de poids et le certificat d'inspection sont portés au gardien des pièces, et celui-ci constate si le reçu d'entrepôt s'accorde avec le poids et l'inspection officiels. Il en prend note dans son livre et il signe le reçu d'entrepôt qui devient dès lors un document officiel, négociable à la bourse. Naturellement chaque élévateur de tête de ligne, pour avoir cet avantage, doit être membre de la bourse.

Q. Où se trouve ce gardien?—R. A Winnipeg, à la Bourse des grains; mais il a ausi un bureau à Fort-William. Le gérant de la *Lake Clearence Association* est aussi gardien officiel des pièces; le travail se fait dans le même bureau. Lorsque vient le temps de l'expédition. il faut un reçu enregistré d'entrepôt donnant la quantité exacte expédiée.

Q. Ces mêmes certificats?—R. Oui, ces certificats, avec le certificat d'inspection de l'inspecteur des grains et le certificat des poids officiels sont apportés au gardien des pièces pour être annulés. Il annule les certificats pour la quantité exacte expédiée et livrée.

Q. Supposons que le propriétaire de l'élévateur, à la fin de la saison, ait 10,000 boisseaux de blé de plus que n'indiquent les certificats?—R. Alors, il a 10,000 boisseaux de blé qu'il n'a pas raison d'avoir.

Q. Qu'en advient-il?—R. Ce règlement n'a été mis en vigueur que cette année. La chose ne s'est pas encore présentée. Elle peut se présenter à la fin de l'année.

Q. Peut-il expédier ce grain?—R. Non, il ne peut l'expédier sans certificat, sans remettre un reçu d'entrepôt. Les wagons sont alors inspectés dans l'élévateur, le chargement en est mis dans un compartiment sous la surveillance du gouvernement. Le grain est inspecté, et le certificat est envoyé au gardien des pièces; celui-ci en fait une entrée dans ses livres, et ce document constitue le reçu d'entrepôt pour chaque wagon. Il prend le certificat d'inspection de l'inspecteur des grains et le certificat officiel du poids et il donne à la place un certificat pour exactement la même quantité, en nommant les mêmes articles que sur le certificat.

Q. Il est impossible d'expédier du blé sans produire ce certificat?—R. C'est l'intention. Les frais sont portés partie par l'expéditeur du blé, partie par l'élévateur de tête de ligne et partie par le département. Le département contribue $5,000.

Q. Qui nomme le gardien des pièces?—R. La Bourse des grains de Winnipeg.

Q. S'il y a un surplus, il ne peut être expédié sans un certificat?—R. Non, pas sans un reçu d'entrepôt.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. S'il y a un surplus de 10,000 boisseaux et qu'il n'est pas couvert par un reçu d'entrepôt?—R. Il ne devrait pas y avoir ce surplus.

Q. Il l'a et il peut en disposer?—R. Non, il ne peut expédier sans rendre un reçu d'entrepôt. L'inspecteur l'empêcherait de sortir ce blé. Il pourrait être puni par la Bourse des grains.

Par le président:

Q. Si tous les certificats sont annulés, il ne devrait pas rester de blé?—R. Non; s'il y en a, ce blé ne devrait pas y être.

Q. Il n'y aurait pas quelque moyen qui permettrait d'en disposer?—R. Il y aurait une enquête.

Par l'honorable M. Béïque:

Q. Quel serait le résultat de l'enquête?—R. L'élévateur pourrait perdre son permis et être privé du droit de faire des opérations, à la discrétion du gouvernement.

C'est la première année que ce règlement est en vigueur. Il n'a pas été en force pendant toute une année encore.

Par le président:

Q. Vous ne savez pas si cette condition se présentera?—R. Non.

Par l'honorable M. Campbell:

Q. Je suppose que l'on alloue une certaine quantité?—R. Oui, on ne peut arriver à la livre. S'il en était ainsi, nous serions portés à croire qu'il y a quelque chose de louche et que l'on a trouvé un moyen d'arrangement.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Nous avons entendu un grand nombre de témoignages faisant entendre que si le mélange n'est pas permis à Fort-William notre blé s'en ira vers Duluth?—R. Oui. Je sais qu'un grand nombre disent ainsi.

Q. Qu'en pensez-vous?—R. Nous avons discuté cette question à fonds hier soir.

Par l'honorable M. Young:

Q Ce système d'enregistrement a-t-il été adopté en vue d'avoir une sauvegarde de plus dans l'opération des élévateurs de tête de ligne?—R. Oui, c'était la seule intention.

Q. Pouvez-vous suggérer quelque autre mesure de sauvegarde que l'on pourrait adopter?—R. La seule autre, qui pourrait paraître un peu plus énergique, serait que le ie gardien des pièces fut nommé par le gouvernement; c'est la seule.

Q. Au lieu d'être nommé par la Bourse aux grains?—R. Oui, si l'on croit sage d'agir ainsi.

Déclaration de M. A. L. Searle, lue par le secrétaire.

Diverses parties intéressées qui ont comparu devant ce comité ont fait des déclarations auxquelles je désirerais répondre brièvement.

M. McKenzie a déclaré que tout le grain du Canada, pendant son transport, de son point de départ à son point d'arrivée à Liverpool, était entre les mains de voituriers ordinaires, à l'exception du temps pendant lequel il était retenu dans les élévateurs de tête de ligne à Port-Athur et Fort-William. Cette déclaration ne s'appliquerait pas à la grande quantité de grain canadien qui passe par les élévateurs de Buffalo et aussi par quelques-uns des ports d'expédition de l'est, car les élévateurs à Buffalo et à New-York sont exploités par des corporations qui ne sont pas voituriers ordinaires. M. McKenzie a aussi déclaré—et il a cité le rapport de la *North Dakota Farmers' Association*—que le blé Durham, à cause du système de mélange, se vendait 10 ou 20 cents de moins, je crois, que le blé du Nord n° 1. D'après l'exposé fait, vous pouvez ne pas comprendre que le blé Durham est une variété absolument distincte de blé, admis nulle part dans les classes des blés réguliers du printemps. Il y a des qualités spéciales établies pour cette classe de grain par l'Etat du Minnesota, et le blé Durham n'est compris dans aucune des qualités de blé du printemps. Les meuniers peuvent l'employer en petites proportions, lors de la mouture, pour le mélanger avec leurs autres qualités de blé; mais je soumets qu'il n'est pas juste de jeter le blâme sur les propriétaires et exploitants d'élévateurs pour l'escompte auquel se vend le blé Durham en moins des qualités de blé du printemps. Le blé Durham est en majeure partie vendu pour l'exportation et il est dirigé sur les pays où le macaroni est grandement en usage; car cette classe de farine de blé fait un meilleur macaroni que les autres variétés, et les meuniers prétendent que ce n'est pas la farine de blé à pain dans ce sens du terme.

C'est un fait bien reconnu qu'il existe une très grande jalousie entre le gouvernement d'Etat de North-Dakota et celui du Minnesota relativement à l'inspection du grain, et il résulte de ce sentiment plus ou moins de plaintes. Comme, cependant, cette matière n'est pas soumise à la considération de ce comité, je n'en parlerai pas d'avantage.

M. McKenzie a déclaré qe la *British American Elevator Company, Limited,* n'avait pas le pouvoir d'acheter et vendre du grain, ni d'exploiter des élévateurs de tête de ligne. Pour l'information de ce comité, ce qu'il peut vérifier en se procurant une copie de la charte de la *British American Elevator Company,* je dirai que, en vertu de sa charte, cette compagnie est autorisée à exercer effectivement toutes les opérations autorisées par la loi des corporations, à l'exception de la construction de chemins de fer et le commerce de banque.

Pour prouver que le mélange du grain n'est pas avantageuse en somme, M. Watts a dit que les mouloins de Minneapolis payaient trois cents par boisseau de plus pour le blé sur la voie que pour le blé sorti e l'entrepôt. Bien que je ne désire aucunement discuter la question du mélange, je dirai pour votre information que les moulins de Minneapolis ne payent pas plus en somme, pour le blé sur la voie, que les élévateurs; mais qu'ils paient plus en prix le blé sur la voie qu'ils ne paieraient pour le blé emmagasiné dans les élévateurs, parce que les frais pour transporter le blé des élévateurs-magasins aux moulins sont d'environ 1¾ cent par boisseau. Naturellement ils préféreraient payer cette prime et quelquefois un peu plus pour obtenir du blé directement de la campagne plutôt que de recevoir le blé de l'entrepôt.

M. Watts a aussi donné à entendre, au cours de son exposé, que la maison Peavey achetait de grandes quantités de grain pour l'emmagasinage dans ses élévateurs de tête de ligne et que, lorsque les meuniers ou exportateurs voulaient acheter du blé, elle leur réclamait un prix exorbitant. Je désire déclarer, pour votre information, que la maison Peavey, pendant l'automne et jusqu'à la clôture de la navigation, n'achète pas de blé pour emmagasinage dans ses élévateurs de tête de ligne à Fort-William Elle n'a pas eu de blé dans l'élévateur de Port-Athur en aucun temps durant l'automne dernier, et elle n'a commencé à acheter du blé pour emmagasinage à cet endroit qu'à la clôture de la navigation en décembre. Durant le mois de mai, qui est ordinairement le mois d'ouverture de la navigation, il n'y a généralement pas de difficulté à obtenir du blé du Nord n° 1 au prix de mai; si le meunier désire du blé de mai, il peut alors en acheter et en obtenir livraison.

Quant à la carte que vous a montrée M. Watts et à la jolie histoire qu'il vous a contée au sujet du choix de différentes classes de grain par l'exploitant d'élévateur, je vous suggérerais d'étudier les articles de la loi qui se rapportent à la mise en compartiment, lesquels déclarent clairement que toute cette mise en compartiments doit être faite par un fonctionnaire du gouvernement.

Pour démontrer d'avantage que ce conte n'aurait et n'a pas d'application pratique, je vous dirai que la compagnie Peavey n'exporte pas de grain canadien et qu'elle n'a aucune relation avec une maison qui expédie du grain de Port-Arthur; mais elle vend son grain aux exportateurs de Winnipeg et leur remet les reçus d'entrepôt. Ces reçus sont ensuite remis par l'exportateur au gérant de la *Lake Carriers' Association.* Les expéditions sont faites par le gérant de la *Lake Carriers' Cleaning Association,* et l'exploitant d'élévateur ne sait pas à qui ce grain appartient. L'exportateur auquel la compagnie Peavey vend du grain peut remettre ses reçus à la *Lake Clearing Association* et recevoir livraison de quelque autre élévateur entièrement.

Je soumets que les questions discutées ci-dessus ne se rapportent en aucune manière au point sous la considération de votre honorable comité relativement aux articles 123 et 242; je n'aurais pas songé à les discuter si elles n'avaient pas été soulevées par la personne ci-dessus mentionnée.

M. BOWER.—Comme le document n'a pas été déposé devant nous, nous répondons simplement aux arguments avancés. Nous sommes satisfaits du bill dans sa forme

actuelle et nous répondons simplement aux arguments faits par d'autres. Je ne tenterais pas de répondre à ce document après en avoir entendu lecture. Je veux dire qu'une assertion est absolument inexacte. Il est déclaré que M. Mackenzie a dit que la *North Dakota Farmers' Association* a subi une enquête. C'est la commission de l'Etat nommée par l'Etat de North Dakota qui a passé l'été à Minneapolis et fait un rapport à la législature de l'Etat. C'est le rapport de cette Commission et non celui d'un cultivateur quelconque. Je ne pense pas que M. Mackenzie ait du tout parlé de la question du blé Durham. Je veux dire, de plus, que nous nous sommes reposés sur les fonctionnaires du gouvernement qui se sont présentés et ont exposé le cas clairement devant vous; pour cette raison nous ne sommes pas entrés dans quelques questions qui, nous l'espérons, seront expliquées par M. Cassels, dont l'avis fait autorité. Nous ne considérerons pas notre cause terminée avant que M. Cassels ne soit entendu. J'espère que le comité prendra quelque mesure qui lui permette d'attendre que M. Cassels soit prêt à fournir les renseignements qui sont nécessaires et que demande notre exposé de la cause.

En réponse aux messieurs de Fort-William et Port-Arthur, je désire déclarer que les cultivateurs s'accordent entièrement avec eux dans le désir de garder le commerce du grain dans leurs ports.

Cependant, dans leurs conclusions relativement à l'effet que ces articles de la loi auraient sur le commerce, ils sont complètement dans l'erreur. Ils semblent prétendre que le système de Minneapolis de traiter le grain serait préférable à notre système canadien sous l'empire de la présente loi, mais les rapports des commissaires de l'Etat que nous avons soumis devraient être une preuve suffisante que les producteurs américains ne sont pas satisfaits du système de Minneapolis, en tant que leurs commissaires de l'Etat recommandent que l'Etat prenne les mêmes mesures et fasse les mêmes choses que celles décrétées par la présente loi.

Ils ont admis que, dans notre système canadien, un ypte élevé devrait être maintenu; et cependant, ils demandent qu'il soit rendu uniforme au système des Etats-Unis, que l'on admet être inférieur. En faisant les deux systèmes uniformes, nous ferions un pas en arrière.

On a dit que le prix plus élevé payé aux Etats-Unis est dû à la demande de certaines classes de grain pour la consommation locale; tel étant le cas, il s'en suit que lorsque la demande locale est satisfaite il n'y aurait pas d'autre raison pour induire le grain à aller de ce côté. D'après les arguments de ces messieurs, la seule raison concevable est que le commerce serait attiré là où le mélange est permis.

Il a aussi été démontré, et M. Horn a admis, que quiconque expédie au marché d'exportation favorisera toujours le système qui lui offre le plus de garantie dans le mélange des qualités de grain et de la détérioration qui en résulte. De sorte que, si l'on obtient cette plus grande garantie en expédiant par le système canadien, il s'en suivra certainement que le système canadien aura le commerce et que le seul grain, en pratique, qui sera dirigé du Canada sur les ports américains sera celui demandé pour satisfaire aux besoins du mélange fait pour la consommation locale. Il est admis que le mélange est avantageux pour l'exploitant d'élévateur seulement lorsqu'il a le monopole du mélange, que son gain est la perte de quelque autre personne, et nous soumettons que cette loi des grains devrait être faite de manière à protéger très jalousement la sécurité de notre système et en garder la réputation au-dessus du soupçon; mais tant que le mélange sera permis en vertu des règlements et tant que subsistera chez l'exploitant l'incitation à décevoir, la déception sera pratiquée et le soupçon restera.

Il y a quelques jours j'écrivais au sénateur Béïque, tentant d'expliquer plus amplement ma réponse donnée à une question qu'il m'a posée. S'il le désire, cette lettre peut être soumise au comité. Je me suis servi du nom de M. Horn parce que je lui ai posé hier soir une question qu'il n'a pas complètement comprise; plus tard il a saisi ma pensée et je crois qu'il est prêt à appuyer ce que je dis.

Par l'honorable M. Davis:

Q. Pensez-vous que nous devrions appeler M. Cassels?—R. Je pense qu'il est essentiel de l'appeler. Je ne crois pas que vous puissiez connaître notre cause avant d'avoir entendu M. Cassels.

M. Mackenzie comparaît devant le comité et lit la déclaration suivante:

M. le président et messieurs les membres du comité:

Me reportant à la déclaration que j'ai déjà faite en indiquant les raisons pour lesquelles les articles sous considération devraient être retenus dans la loi des grains, qu'il me soit permis de faire observer que l'objet visé par ces dispositons est de créer une condition qui permettrait que le grain produit dans l'ouest du Canada soit mis sur les marchés pour la consommation dans le meilleur état possible, et de manière à commander le prix le plus élevé en concurrence avec le blé de tous les autres pays. L'état de choses à Fort-William et Port-Arthur que la loi projetée a en vue de corriger, c'est que les commerçants de grain de l'intérieur entreposent tous leur blé sur le front des lacs. J'ai déjà fait observer la position particulière des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, en tant qu'ils forment un chaînon dans notre système de transport; et il est d'importance vitale que ce chaînon soit convenablement protégé. Ceux qui s'opposent à l'adoption de ces articles font entendre que si leur mode actuel d'opération est changé, le blé qu'ils achètent dans l'intérieur sera dirigé vers d'autres élévateurs de tête de ligne. C'est autant dire qu'ils ne consentiront pas à emmagasiner leurs achats à des points régionaux dans d'autres élévateurs de ttêe de ligne que ceux qu'ils possèdent et exploitent eux-mêmes; si ce privilège leur est refusé au Canada, ils utiliseront leurs propres élévateurs de tête de ligne à Duluth.

Un autre point clairement établn par la preuve, c'est la valeur que les grands commerçants de grain attachent à la possession d'entrepôts de tête de ligne, et il a été déclaré par les représentants de la maison Peavey qu'elle ne voudrait pas exploiter ses élévateurs de l'intérieur si elle ne possédait et n'exploitait pas les élévateurs de tête de ligne. On a déjà fait observer que, dans les conditions actuelles, le commerce du grain de l'intérieur tend à passer sous le contrôle des propriétaires de tête de ligne; on réalise rapidement cette situation très peu désirable, et personne ne niera qu'elle devrait être évitée.

L'un des traits les plus importants du commerce de grain est la fluctuation dans le prix du blé. Nul article du commerce n'est aussi sensible à la variation de prix et nul ne devrait être aussi stable en valeur. Cette situation très malheureuse est incontestablement due au fait que les grands intérêts monétaires s'assurent le contrôle des entrepôts de tête de ligne aux grands centres de commerce de grain. Il a été établi par la maison Peavey que, outre ses élévateurs de tête de ligne au Canada, elle possède de grands entrepôts de tête de ligne à Chicago, Duluth, Minneapolis, Kansas City, Omaha et à d'autres endroits peut-être, ce qui lui permet d'accumuler de grandes quantités de grain à ces élévateurs de tête de ligne et de régler le marché, de faire monter et descendre les prix.

Beaucoup a été dit au sujet des prix relatifs du blé du Nord à Winnipeg et Minneapolis. A ce propos, laissez-moi vous faire observer que le blé, comme les chevaux, a une valeur suivant sa classe. Il ne serait pas juste de comparer le prix d'un cheval de rtiat à celui d'un cheval de voiture, et la même différence existe entre la valeur du blé dur du Nord et celle des blés tendres cultivés plus au sud. Le blé dur de Manitoba a une valeur spéciale pour les fins du mélange et ne devrait pas être comparé à d'autres blés qui n'ont pas cette valeur, lorsqu'on parle de prix. On a tenté d'expliquer la différence entre les valeurs comparatives du blé à Winnipeg et à Minneapolis en faisant observer les différences sur les marchés de Chicago, Minneapolis et Kansas City. L'explication vraie est que, à Minneapolis, le blé du Nord n° 1 fait la base du prix, tandis qu'à Chicago et à Kansas City, la base du prix est fixée par le blé de Kansas, qui n'a jamais la même valeur intrinsèque que le blé du nord. J'annexe aux

présentes un état indiquant les prix comparatifs du blé au comptant à Minneapolis et Winnipeg pendant l'année 1910, et aussi un état indiquant les prix à des points adjacents du pays de chaque côté de la frontière internationale.

On a beaucoup parlé de la valeur relative du blé du Manitoba et de celui de Duluth sur le marché de Liverpool, et l'on a demandé si, oui ou non, le maintien d'un type élevé du blé du Manitoba permet de lui assurer un prix plus élevé à Liverpool. Le blé du Manitoba se vend de trois manières à Liverpool: premièrement, sur contrat de livraison future, dont j'annexe copie; deuxièmement, par quantités pour livraison future; et troisièmement, au comptant, auquel cas le blé est généralement vendu sur échantillon sur le marché au comptant de Liverpool. Le marché au comptant est l'endroit où les meuniers ordinairement s'approvisionnent. On remarquera que, sur contrat de livraison future, le blé rouge américain, le blé du Manitoba ou des Etats-Unis du nord, ou le blé tendre d'hiver, le blé dur d'hiver, le blé de la République Argentine ou le blé d'Australie, sont livrables au choix du vendeur. Sur le marché de quantités au Manitoba, le blé seulement est livrable sur contrat, et il est très significatif de noter la différence dans le prix. Les ventes de quantités de blé du Manitoba sont invariablement faites sur certificat du gouvernement fédéral, lequel certificat est final, l'importateur devant accepter tout blé du Manitoba portant le certificat du Manitoba offert par le vendeur. Cela, messieurs, vous indique clairement l'importance d'avoir exactement le blé décrit au certificat, et c'est là où l'affaiblissement de notre grain en traisit, ou l'exportation de blé contenant des graines de mauvaises herbes, tend à réduire le prix payé pour notre blé par l'importateur britannique. Cela ne s'applique pas au blé vendu sur le marché pour livraison future. Le certificat canadien, dans ce cas, n'indique aucun poids, le prix du grain offert sur un contrat étant fixé par le comité de classement de la *Liverpool Corn Trade Association.* La spécification sur laquelle ce grain est accepté est très significative. Pour le blé de printemps du Manitoba, la base de poids est de 60 livres au boisseau mesuré. Pour le blé du nord des Etats-Unis, la base de poids est de 59 livres; pour le blé tendre d'hiver; 61 livres; pour le blé dur d'hiver, 60½ livresè pour les blés d'Argentine, type Rosario-Santa Fe, 60½ livres; pour le Type Bahia Blanca, 60½ livres; pour le blé d'Australie, 60½ livres. La spécification continue comme suit:—

" Ne sera classé aucun blé qui, de l'avis du comité de classement, a quelque défaut qui le rendrait impropre aux fins générales de la mouture.

" Subordonnement toujours à cette condition, le blé de base peut contenir du grain échauffé, germé, gelé et ou niellé, et il peut être alloué une quantité proportionnellement augmentée, si elle est garantie par une amélioration en poids ou sous d'autres rapports.

" Ne sera classé aucun blé pesant plus d'une livre par boisseau impérial au-dessous du blé de base.

" Nul blé conforme aux exigences quant au poids ne sera rejeté parce qu'il contient du grain échauffé, germé, gelé et ou niellé, ou parce qu'il a d'autres défauts, si, de l'avis du comité de classement, il n'est pas de plus d'un penny par cent inférieur à la qualité de base.

" Les allocations, s'il en est, seront en gradations d'au moins un demi penny par cent.

" La base de poids, ainsi qu'il est ci-dessus pourvu, est par boisseau impérial à l'époque du classement.

" Les blés du printemps des types respectifs doivent être raisonnablement durs, et les différentes sortes de blé des types respectifs doivent être raisonnablement nettes.

" Le blé rouge américain doit être du blé cultivé à l'est des montagnes Rocheuses aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord et au Canada, sauf qu'il soit autrement prévu."

Cette règle de la *Liverpool Corn Trade Association* entrera en vigueur le 21 mars 1910.

Pour faire connaître la valeur du blé du Manitoba dans ces trois différentes conditions, je citerai les prix à Liverpool le 14 février dernier, donnés dans le *Corn Trade News* de Liverpool:

Ventes futures, blé rouge classé, option de mars, $1.00⅘ p. boisseau; ventes par quantités, f.f.a., Liverpool, blé N° 1 du Nord, Manitoba, $1.06½; février ou mars, blé du Nord N° 3, $1.02; blé N° 1 du Nord, Manitoba, comptant, $1.11 par boisseau, indiquant une différence de 10⅕ cents entre ventes au comptant et ventes futures, et de 4½ cents entre ventes au comptant et ventes par quantités. Pour de plus faire voir la condition sur le marché, des divers blés acceptés sur livraison future, je cite les prix suivants à Liverpool à la même date: blé Australien $1.09½ par boisseau; blé N° 1 du Nord, Manitoba, $1.11; blé d'hiver, rouge n° 2 d'Argentine, 99⅜; blé de Russie, 88⅜ à $1.02; blé d'Azima, vieux, $1.15½; blé d'Ulka, vieux, $1.08.

Evidemment, l'objet du peuple canadien devrait être de placer son blé dur comme au comptant à Liverpool afin d'obtenir le prix que l'anglais est prêt à payer, et l'un des points essentiels pour atteindre ce but est de maintenir le type élevé mis sur le blé au point de départ par l'inspecteur du gouvernement.

M. Proctor, le membre aîné de la société Proctor et Fils, l'une des plus fortes maisons d'importation de grain à Liverpool, pendant une tournée d'inspection des conditions du grain canadien, au cours de l'automne dernier, m'a dit que si les Canadiens pouvaient livrer leur grain à Liverpool, du navire au meunier, dans la même condition que lorsque le blé a laissé le cultivateur, ils pourraient obtenir de quatre à cinq cents de plus par boisseau qu'ils ne reçoivent maintenant, à cause de sa haute valeur pour les fins de mélange. Les gens de l'ouest reconnaissent cette situation et, comme je l'ai déjà dit, ils n'ont pas hésité à encourir de lourdes responsabilités pour que le grain soit traité convenablement dans l'intérieur; et ils espèrent avec confiance que le parlement fédéral remédiera aux inconvénients que l'on rencontre dans les élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, par lesquels leur grain doit nécessairement passer.

Deux plaintes ont été faites et réitérées contre les exploitants d'élévateurs de tête de ligne: la première, qu'ils abaissent la qualité du blé en mélangeant les qualités supérieures avec les qualités inférieures; que l'abaissement de la qualité par le mélange abaisse le prix d'exportation et, conséquemment, abaisse le prix payé au cultivateur; la seconde, qu'ils ne nettoient pas le grain, comme le veut l'inspection, mais expédient le grain sale.

Pour ce qui est de la première plainte, nous sommes prêts à accepter le rapport fait par M. Cassels, le commissaire d'entrepôt, au ministère du Commerce, comme résultat de son enquête aux élévateurs de tête de ligne à la clôture de la navigation en 1910. Pour ce qui est de la seconde plainte, la Commission Royale des grains, nommée par le gouvernement en 1907 pour s'enquérir des conditions du commerce de grain, a trouvé que le grain expédié des élévateurs de tête de ligne n'était pas net au sens de la loi de l'inspection. Cette plainte est réitérée continuellement par les meuniers d'Ontario qui doivent se servir dans leurs moulins du blé venant de ces élévateurs. Les associations de producteurs de grain s'enquièrent pour leur propre compte du bien fondé de ces plaintes. Ils ont fait un effort honnête pour se procurer des échantillons de grain à leur arrivée aux ports d'Angleterre, et j'ai donné au comité, dans un tableau, le résultat de cet effort pour 40 échantillons obtenus, par intervalles, de navires arrivant avec des cargaisons à Liverpool, pour une période de trois mois. Les associations de producteurs de grain ne font pas œuvre de police, leur seul objet étant de se renseigner sur la manière dans laquelle le blé du Manitoba atteint le dernier marché. Nous croyons, et le public généralement croira, que ces échantillons font voir clairement que le grain du Manitoba n'arrive pas à Liverpool aussi net qu'il devrait l'être, nonobstant le fait que la critique a été dirigée par certains membres du comité sur l'authenticité de ces échantillons, l'ex-inspecteur en chef ayant même laissé entendre qu'ils n'avaient pas été obtenus honnêtement. Je pourrais aisément rétorquer en disant que la même

critique exactement est faite de ceux qui échantillonnent et inspectent le grain qui sort des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur, mais l'ex-inspecteur en chef ne laisserait pas croire que pareille chose se produit. Je soumettrait que, bien que l'on puisse concevoir la possibilité d'affaiblir le grain en transit dans les élévateurs de transmission en y mêlant un grain de qualité inférieure, il n'est pas possible de mêler au grain des graines de mauvaises herbes dans ces élévateurs parce qu'ils ne portent pas cette marchandise; il doit donc être considéré comme admis que les saletés qui se trouvent dans le grain à son arrivée à Liverpool s'y trouvaient à sa sortie des élévateurs de tête de ligne à Fort-William et Port-Arthur.

Il a été établi devant ce comité qu'une commission, nommée par la législature du Dakota-Nord pour s'enquérir des conditions aux élévateurs de tête de ligne de Duluth et Minneapolis, a fait rapport que le blé de Dakota est réduit en valeur de 5 à 8 cents par boisseau par suite de pratiques irrégulières à ces élévateurs. Les cultivateurs ont le sentiment qu'ils sont injustement traités aux élévateurs de tête de lignes situés sur le front des lacs; et le fait que les mêmes conditions existent à Duluth, à Fort-William et à Port-Arthur, où les élévateurs de tête de ligne sont exploités dans les mêmes conditions et, en grande partie, par les mêmes corporations, indique clairement que l'intérêt public demande qu'il soit fait un changement radical dans le mode d'opération.

C'est là l'intention de ces deux articles maintenant sous considération. Les personnes intéressées dans le commerce du grain, autres que les bénéficiaires du système actuel, reconnaissent tous les jours d'avantage que, pour la sauvegarde efficace de l'intérêt public, les élévateurs de tête de ligne doivent être retirés du contrôle des commerçants de grain.

A part les faits présentés par les exploitants d'élévateurs de tête de ligne, la seule objection substantielle à l'adoption des articles ci-dessus mentionnées est la crainte que le fait de restreindre les opérations de ces élévateurs tendrait à détourner le grain vers les Etats-Unis, au cas du libre échange pour le blé entre les deux pays. A mon avis, le meilleur moyen de prévenir cette occurrence serait le maintien de l'intégrité du certificat du blé canadien, de sorte que le grain portant le certificat du Canada serait recherché par les importateurs de l'Angleterre et du continent, comme par ceux des Etats-Unis à l'est des lacs. Le blé du Manitoba, depuis quelque temps, vaut en Angleterre 5 ou 6 cents de plus par boisseau que le blé de Duluth de même classe. La commission de Dakota a déclaré que les meuniers des Etats-Unis à l'est des lacs paieraient 5 ou 8 cents de plus pour le blé de Dakota, s'ils pouvaient l'obtenir dans toute sa pureté. Le mélange du blé de différentes qualités n'ajoute rien à sa valeur intrinsèque, et le seul qui tire profit du mélange est celui qui le pratique.

La conclusion, évidemment, est que les meuniers des Etats-Unis tributaires de Chigago, Détroit, Cleveland ou Buffalo donneraient la préférence au blé du Manitoba *ex* Fort-William, avec des arrangements de tête de ligne convenables, contre le blé de Duluth dans les conditions actuelles à cet endroit. Avec une protection convenable de tête de ligne à Fort-William et Port-Athur, le seul danger que notre blé destiné à des points à l'est des lacs soit détourné de la route canadienne serait les taux excessifs de fret. On s'occarde à dire qu'un marché d'échantillons établi à Winnipeg servirait les intérêts des producteurs de grain. Mais, à mon avis, cela ne peut être efficace que si l'on accorde aux commerçants des privilèges spéciaux de mise en compartiments dans les élévateurs de tête de ligne pour sauvegarder l'identité de leurs achats sur le marché d'échantillons. Je ne puis concevoir qu'un acheteur sur un marché d'échantillons emmagasine son grain dans un compartiment spécial d'un élévateur exploité par son concurrent. Le risque serait trop grand; son compétiteur le ferait bientôt retirer. Le seul privilège spécial efficace de mise en compartiment qui pourrait être assuré serait celui dans les élévateurs de tête de ligne qui sont la propriété du gouvernement.

Laissez moi vous dire de plus que l'objection aux articles, tels qu'ils sont maintenant dans le bill, ne vient que de deux sources, et de corporations qui représentent leurs propres intérêts. C'est-à-dire, les exploitants d'élévateurs, deux compagnies de chemin de fer, et les chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur, et ni les uns ni les autres n'ont aucun intérêt dans le grain, sauf ce qu'ils peuvent en faire en transit. D'un autre côté, vous avez entendu des repréesntants des producteurs de grain et des meuniers. Le fait est que tous ceux qui s'occupen tdu commerce du grain de l'Ouest, sauf les exploitants d'élévateurs de tête de ligne, sont emphatiquement opposés à la continuation du système actuel, en vertu duquel les élévateurs de tête de ligne sont exploités par les commerçants de grain. L'objet des articles mentionnés est de mettre fin à cet état de choses condamnable; et en autant que l'opération de ces articles, s'ils deviennent loi, toucherait à tout autre intérêt que les élévateurs de tête de ligne, ils pourraient être modifiés à cette fin. Je soumets donc:

Premièrement, que l'intention du gouvernement ou parlement n'a jamais été que les élévateurs de tête de ligne fussent autre chose que de simples entrepôts pour l'emmagasinage du grain, et que les droits actuellement demandés par les corporations qui exploitent les élévateurs de tête de ligne en même temps que les élévateurs régionaux leur fussent conservés en éludant les dispositions de la loi d'inspection; ces deux articles ont pour objet de mettre les élévateurs de tête de ligne dans la position où les voulait le peuple du Canada, représenté en parlement.

Deuxièmement, que la continuation du système qui permet aux mêmes corporations d'acheter le grain dans l'intérieur et d'exploiter les élévateurs de tête de ligne en même temps que les élévateurs régionaux, est de nature à détruire les intérêts engagés dans le comerce de grain dans le Canada ouest; et, de plus, que ce système se change rapidement en un monopole du commerce et du traitement du grain.

Troisièmement, que la population des provinces des prairies, reconnaissant la tendance vers un monopole du traitement de leurs produits ont, à grands frais, pris des mesures dans l'intention d'enlever le commerce du grain à une coalition allant au monopole. Le principal obstacle à l'accomplissement de cette fin est la possession des élvateurs de tête de ligne par ceux qui tentent de créer cette condition peu désirable, et les gens de l'Ouet espèrent avec confiance que le parlement mettra fin à cet empêchement en libérant les élévateurs de tête de ligne du contrôle des marchands de grain.

De plus, la population des provinces de l'Ouest, composée d'hommes d'affaires et de producteurs de grain, concevant bien l'étendue des pertes sur le marché résultant de la manipulation du grain et de l'exportation non conforme aux exigences de la loi d'inspection, ainsi que du contrôle des prix par une coalition des exploitants d'élévateurs de tête de ligne et régionaux, est convaincue que, de l'avis de tous, il ne faut rien moins que la séparation de ces intérêts et la prise de passession par le gouvernement, des élévateurs de tête de lignes pour les exploiter indépendamment des commerçants de grain, pour calmer l'état d'agitation qui existe dans l'esprit public. Cette demeande d'amélioration des conditions des élévateurs de tête de ligne a été faite pendant plusieurs années. Le gouvernement, de temps à autre, a adopté des règlements avec cet objet en vue, mais sans résultat satsifaisants, et cette agitation continuera jusqu'à ce que l'on adopte un remède convenable et suffisant lequel, nous croyons, est l'acquisition et l'exploitation par le gouvernement des élévateurs de tête de ligne.

ANNEXE No 1

Pris comparatifs, au comptant, du Blé du Nord N° 1 et de l'Orge N° 3—marchés de Winnipeg et Minneapolis.

Date.	Blé du nord n° 1.		Orge n° 3.	
	Winnipeg.	Minneapolis	Winnipeg.	Minneapolis
1910.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
3 janvier	1 03¼	1 14	0 45	0 66
10 "	1 04½	1 16	0 45½	0 69
17 "	1 02	1 12⅝	0 46½	0 69
24 "	1 02⅛	1 13¾	0 47½	0 69
31 "	1 03	1 13¼	0 48½	0 65
7 février	1 02	1 12	....	0 64
14 "	1 02¼	1 14⅝	0 47½	0 66
21 "	1 02¾	1 15¼	0 47½	0 68
28 "	1 03¾	1 16¾	0 48	0 67
7 mars	1 02½	1 12⅝	....	0 64
14 "	1 04¾	1 15⅜	....	0 66
21 "	1 05¼	1 14⅝	0 48	0 65
28 "	1 05	1 15⅝	0 47½	0 62
5 avril	1 04¾	1 13¼	0 47⅜	0 63
12 "	1 03½	1 12¼	0 35⅜	0 60
19 "	1 00	1 07¾	....	0 61
26 "	0 98¾	1 09⅝	....	0 61
3 mai	1 00⅜	1 12	....	0 60
10 "	0 93⅝	1 12⅞	0 44½	0 60
17 "	0 97¼	1 11⅞	0 45	0 61
23 "	0 92	1 09½	0 31¾	0 61
31 "	0 86¾	1 05	....	0 58
7 juin	0 90¾	1 08	0 42	0 60
14 "	0 90⅝	1 05½	....	0 59
21 "	0 96¾	1 15⅝	0 42¼	0 72
28 "	1 01¾	1 17¼	0 43½	0 61
5 juillet	1 02¾	1 17⅜	0 45	0 61
12 "	1 09¼	1 19¼	0 48	0 69
19 "	1 14¼	1 25	....	0 68
26 "	1 13¼	1 27½	....	0 65
2 août	1 03¾	1 16	....	0 63
9 "	1 02¼	1 19¾	....	0 68
16 "	1 09⅛	1 13⅜	....	0 72
23 "	1 08	1 13½	....	0 69
30 "	1 08⅜	1 13½	....	0 68
6 septembre	1 05	1 12⅜	....	0 67
13 "	1 00½	1 11⅝	....	0 70
20 "	1 01¼	1 11½	....	0 72
27 "	0 99	1 10½	0 42¼	0 68½
4 octobre	0 98¾	1 10⅝	0 47	0 69
11 "	0 97	1 09½	0 47½	0 72
18 "	0 95½	1 05½	0 46½	0 71
25 "	0 94¼	1 04½	....	0 69
2 novembre	0 89½	1 02⅜	0 43	0 71
9 "	0 90½	1 03	0 46	0 75
16 "	0 92¾	1 06	0 47	0 76½
23 "	0 95¼	1 05⅛	0 47	0 76
30 "	0 90	1 04½	....	0 75
7 décembre	0 91	1 04⅛	....	0 83½
14 "	0 90	1 03¼	0 46½	0 80
21 "	0 89¾	1 02	0 47	0 80
28 "	0 90	1 04⅜	0 47	0 79

PRIX DU BLE AU MANITOBA ET A DAKOTA-NORD.

Le *Pioneer Express*, de Pembina, D.-N., donne ce qui suit:
Prix payé pour le blé le 31 déc. 1910 dans les villes de Manitoba et Dakota-Nord.

DAKOTA-NORD.		MANITOBA.	
Pembina	$ 0 91	Emerson	$ 0 81
Neche	0 91	Gretna	0 81
Walhalla	0 91	Hasket	0 79
Hannah	0 90	Snowflake	0 77
Saries	0 89	Crystal City	0 76
Hansboro	0 90	Cartwright	0 79
St-Jean	0 90	Boissevain	0 80
Antler	0 91	Lyleton	0 78
Portal	0 86	North Portal	0 75
Kenmare	0 88	Estevani	0 74
Curtis	0 93	Waskada	0 77

Blé, 10 janvier 1911:—

Pembina	$ 0 97	Emerson	$ 0 82
Neche	0 96	Gretna	0 81
Walhalla	0 97	Haskett	0 82

Prix payés pour l'orge, 11 janvier 1911:—

Pembina	$ 67	Emerson	$ 0 42
Neche	0 67	Gretna	0 38
Saries	0 65	Crystal City	0 38
Hansboro	0 66	Cartwright	0 36
St-Jean	0 67	Boissevain	0 40
Portal	0 63	North-Portal	0 35

Lin, aux dates ci-dessus:—

Pembina	$ 2 32	Emerson	$ 1 93
Neche	2 33	Gretna	2 26
Walhalla	2 35	Haskett	2 08
Saries	2 34	Crystal-City	2 10
Hansboro	2 31	Cartwright	2 00
St-Jean	2 32	Boissevain	2 14
Antler	2 30	Lyleton	2 22
Portal	2 33	North-Portal	1 89

Ci-suivent les prix payés pour le blé à Emmerson et Pembina, aux mêmes dates, en octobre, pendant cinq années:—

1904, Pembina	$ 1 00	1904, Emerson	$ 0 78
1905, Pembina	0 70	1905, Emerson	0 64
1906, Pembina	0 64	1906, Emerson	0 59
1907, Pembina	1 04	1907, Emerson	0 94
1908, Pembina	0 93	1908, Emerson	0 81

LA *LIVERPOOL CORN TRADE ASSOCIATION, LIMITED.*

' N° 26—CONTRAT DE LIVRAISON FUTURE—BLÉ (CLASSE LIVERPOOL).

LIVERPOOL...........19....

Nous avons vendu ce jour à .... aux conditions des règlements imprimés de la *Liverpool Corn Trade Association, Limited,*........................de blé, ainsi que indiqué à l'endos des présentes, à ....par 100 lbs., subordonnément à des allocations mutuelles pour supériorité ou infériorité fixée par le comité de classement, mais n'excédant pas un penny par........................à être livré pendant...................... *ex*-entrepôt à Liverpool, ou, au choix du vendeur, à Birkenhead, à une allocation à l'acheteur d'un *farthing* par

ANNEXE No 1

Le certificat du comité de classement doit accompagner l'offre des marchandises et, entre acheteur et vendeur, sera final quant à la classe, et, entre eux, ne sera pas affecté par le résultat d'une revise du certificat sous les dispositions des règlements relatifs au classement.

Le blé, à l'époque de l'offre, doit être dans une condition vendable raisonnable (léger échauffement sec permis).

Paiement—d'après la Règle 8, allouant un intérêt égal à trois mois de la date à laquelle on est prêt à livrer.

Le présent contrat est fait entre vous et nous et non par ou avec une personne quelconque, qu'elle soit ou non connue, sur les instructions ou pour l'avantage de laquelle ce contrat a pu être fait.

Le présent contrat a été fait à la date spécifiée et pendant les heures d'affaires fixées par la *Liverpool Corn Trade Association, Limited.*

Mod. le 21 mars 1910.
Enregist. au *Stationer's Hall*, et vendu seulement au bureau de l'Association. ....

BLÉ ROUGE AMÉRICAIN.

Blé du printemps.—Si du type connu comme blé du Manitoba, base de poids, 60 livres.
Si du type connu comme blé du Nord (cultivé aux Etats-Unis), base de poids, 59 livres.
Tout autre type de blé du printemps, base de poids, 60 livres.

Blé tendre d'hiver, libre d'ail, base de poids, 61 livres.

Blé dur d'hiver, base de poids, 60½ livres.

BLÉ DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

Type Rosario-Santa-Fé, base de poids, 59½ livres.

Type Bahia-Blanca, base de poids, 60½ livres.

BLÉ AUSTRALIEN.

Victoria
Australie méridionale } base de poids, 61½ livres.
Nouvelles-Galles du Sud

Ne sera classé aucun blé qui, de l'avis du comité de classement, a quelque défaut qui le rendrait impropre aux fins générales de la mouture.

Subordonnément toujours à cette condition, le blé de base peut contenir du grain échauffé, germé, gelé et /ou niellé, et il peut être alloué une quantité proportionnellement augmentée, si elle est garantie par une amélioration en poids ou sous d'autres rapports.

Ne sera classé aucun blé pesant plus d'une livre par boisseau impéritl au-dessous du blé de base.

Nul blé conforme aux exigences quant au poids ne sera rejeté parce qu'il contient du grain échauffé, germé, gelé et /ou niellé, ou parce qu'il a d'autres défauts, si, de l'avis du comité de classement, il n'est pas d'un penny de plus par cent inférieur à la qualité de base.

Les allocations, s'il en est, seront en gradations d'au moins un demi-penny par cent.

La base de poids, ainsi qu'il est ci-dessus pourvu, est par boisseau impérial à l'époque du classement.

Les blés du printemps des types respectifs doivent être raisonnablement durs, et les différentes sortes de blé des types respectifs doivent être raisonnablement nettes.

Le blé rouge américain doit être du blé cultivé à l'est des Montagnes Rocheuses aux Etats-Unis de l'Amérique du Nord et /ou au Canada, sauf qu'il soit autrement prévu.

Par l'honorable M. Power:

Q. Si les conditions actuelles à Fort-William et Port-Arthur sont si défavorables comment se fait-il, si je vous ai bien compris, que le blé canadien exporté d'ici à Liverpool rapporte là de trois à cinq cents de plus que le blé exporté des Etats-Unis?—R. La loi ne permet pas le mélange à Fort-William ni à Port-Arthur. Le mélange est permis à Duluth, de sorte qu'on peut le pratiquer mieux là qu'ici. Si le blé de Duluth n'était pas mélangé, sa réputation serait meilleure. Je vous ai donné des autorités, entre autres M. Proctor, de Liverpool, l'un des plus grands importateurs de grain.

Par l'honorable M. Lougheed:

Q. Si les commerçants de grain dans Ontario faisant des opérations comme votre compagnie, si la *Grain Growers' Company*, peuvent réaliser 33⅓ pour 100 par année sur leur capital, lorsque toutes ces difficultés existent, comment expliquez-vous ces profits?—R. Nous portons le grain pour nos actionnaires et nous ne faisons qu'un pour cent de commission.

Q. Vous avez dit que vos profits étaient de 33⅓ pour 100 sur le capital engagé; il me semble que vous ne voudriez pas travailler dans des conditions aussi mauvaises que celles que vous avez dépeintes?—R. Je ne parle pas pour la compagnie de grain. Je parle pour le marchand de grain en général qui n'est pas allié à la coalition. Nous ne faisons pas de commerce avec l'intérieur. Tout ce que nous faisons, c'est de voir aux wagons de grain qui nous sont expédiés directement, sans frais quelconques. C'est une chose absolument différente de tenter l'exploitation d'élévateurs dans l'intérieur et d'y faire l'entreposage.

Par l'honorable M. Power:

Q. Je suppose que si la concurrence de l'élévateur de Minnesota n'existait pas, vous auriez des dividendes encore plus forts?—R. Je ne le pense pas. Rien en Canada n'a tant contribué au succès de la *Grain Growers' Association* que la mauvaise méthode du système d'élévateurs.

Q. Vous devriez désirer qu'elle soit continuée?—R. Je ne parle pas pour la *Grain Growers' Association*, je parle pour le public du Canada.

Par l'honorable M. McHugh:

Q. Vous avez déclaré que l'on a accordé le privilège de mélanger le grain à Duluth?—R. Oui.

Q. Est-il permis de mélanger tout grain, sauf à la demande du propriétaire?—R. Je comprends que ces propriétaires particuliers d'élévateurs de tête de ligne à Duluth peuvent faire tout ce qu'ils désirent du grain qui vient à leurs élévateurs.

Q. Peuvent-ils mélanger le grain de l'un avec celui de l'autre?—R. Oui.

M. Wells.—Non, monsieur, ils ne le peuvent pas.

M. Mackenzie.—Le grain est emmagasiné dans des compartiments séparés.

Q. D'après les lois du Minnesota il ne leur est pas permis de toucher au grain sauf à la demande du propriétaire?—(Pas de réponse).

Par l'honorable M. Davis:

Q. Connaissez-vous quelque chose de la poursuite intentée là bas à cause de la manipulation du grain?—R. Je n'en connais rien que par ouï-dire.

Q. Un quelqu'un purge une condamnation à trois ans. Il ne doit pas avoir été envoyé là pour avoir bâti des églises?—R. La loi du Minnesota règle le mélange du grain dans les élévateurs.

Par l'honorable M. McHugh:

Q. Les exploitants d'élévateurs n'ont pas le droit de faire quoique ce soit dans ce sens sauf à la demande du propriétaire?—R. Je n'en sais rien.

Le comité s'est ajourné jusqu'à demain à midi.

SÉNAT, 30 mars 1911.

Le comité du grain s'est réuni à 6.15 hrs P.M.

Présents: Les honorables sénateurs Jones (président), Lougheed, Power, Béïque, Edwards, Young et Campbell.

Le PRÉSIDENT.—Je suis allé voir M. Cassels cet après-midi. J'ai rencontré son médecin. Il m'a informé qu'il faisait transporter M. Cassels à l'hôpital, qu'il ne prévoyait pas qu'il pût donner son témoignage avant deux ou trois jours, et ne pouvait me dire s'il pourrait même alors rendre son témoignage. Il est donc évident que le comité ne pourra l'entendre cette semaine.

L'honorable M. LOUGHEED.—Vu le rapport que nous avons reçu du médecin de M. Cassels relativement à la maladie de ce dernier et l'improbabilité qu'il puisse se présenter d'ici à quelque temps devant le comité, je propose la clôture de l'enquête.

L'honorable M. CAMPBELL.—J'appuie la motion, si elle est nécessaire.

La motion est adoptée à l'unanimité

M. HEFFELFINGER.—Je désire déposer entre les mains du président un document pour qu'il fasse partie du rapport. Ce document m'a été remis. Nous ne désirons pas faire entrer tout ce rapport de la Commission de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT.—Le comité considèrera si ce document doit être entré dans le rapport. J'ai ici une copie de la Loi des grains du Minnesota. J'ai pensé que le comité croirait peut-être désirable que cette copie fasse partie de notre rapport, de sorte que quiconque en possession du rapport aurait l'occasion de voir la situatiton légale relative.

Le comité s'est alors ajourné, pour siéger de nouveau immédiatement après la séance du comité des chemeins de fer, à une heure, ou immédiatement après l'ajournement de la Chambre.

L'honorable MELVIN JONES,
Président,

Le Sénat.

CHER MONSIEUR,—Il a été soumis tant de témoignages relativement à la question du mélange du grain, particulièrement de la part de la *Grain Growers' Grain Company*

que je pense qu'il ne serait pas mal à propos d'appeler l'attention sur les expéditions des cargaisons suivantes faites par la *Grain Growers' Grain Company* qui, comme vous le savez, représente les autres associations.

Bien que ces opérations soient entièrement dans les limites légales, je soumets qu'elles confirment la déclaration de M. Wayland.

Ces chiffres peuvent tous être vérifiés au ministère.

Bien à vous,

J. C. GAGE.

BLÉ chargé et mélangé sur le navire *Winona*, vers le 1er décembre dernier, pour la *Grain Growers' Grain Company*, sur son ordre.

Empire.		*Kings.*	*C.P.R.*	*G.T.P.*
Rej. 1-4	3,115.40		965.00	
Rej. 1-3	1,387.50		1,023.30	
N.G. 3 Nor.	735.50			
Rej. 1-2	1,066.20	510 20		
Rej. 2 Nor.	1,077.50		2,090.30	
Rej. 2 graines			2,148.20	
Rej. 2-2		1,126.30	2,446.50	
Rej. 1 Nor. X orge			1,429.40	
Rej. 1-1			1,000.00	
Rej. 2-3			1,069.50	
N.G. 5 blé			756.30	
3 Goose wheat			590.10	
N.G. 4 blé rustique			1,964.40	
Rej. 2 Nor. X orge			1,843.10	
Rej. 2 Nor. X folle avoine				1,181.30
Rej. 1-3				1,083.30
N.G. 3 Nor. rustique				1,035.00
N.G. 5 blé rustique				1,012.20
Rej. 1-5				1,065.20
Rej. 2-4				4,287.40

Baie-du-Tonnerre.		*Consolidés.*		*P.A.E.*	
Rej. 2 graines	999.00	Rej. 1-4	986.40	N.G. 3 Nor. rustique	2,073.00
Rej. 2 Nor. X orge	1,010.40	Rej. 1-3	1,125.10	Rej. 2-3	2,628.50
		Rej. 1-2	1,373.50	Rej. 1-3	960.00
				N.G. 3 Nor. rustique	1,016.20
				Rej. 2-3 X F. A.	432.50
				Rej. 2-2	1,038.20
				Rej. 2 a/c orge	1,027.20
				Rej. 2 a/c orge et F. A.	1,048.00
				Rej. 3 a/c orge et F. A.	1,070.40
				N.G. Rej. 2 X échauffé	1,124.20
				Rej. 2-4	619.50

ANNEXE No 1

BLÉ chargé et mélangé sur le navire *Stadacona*, vers le 1er décembre dernier, pour la *Grain Growers' Grain Company*, sur son ordre.

P.A.E	Rj. 1-2 niellé	3,311.50	
	" 1-1 "	3.276.00	
	N.G. 2 Nor. rustique	2,085.20	
	" 1 "	1,035.40	
	Rj. 1 Nor. x ivraie	920.20	
Kings	Rej. 1-2 niellé	3,449.30	
	" 1-1 "	1,442.00	
B.-du-Tonnerre	" 1-2 "	2,038.20	
G.T.P	" 1-2 "	8,664.10	
	" 1 x orge	1,078.20	
	" 1 " F.A	1,073.30	
Consolides	" 1-2 niellé	3,553.00	
	" 1-1 "	3,221.50	
Emp.	" 1-2 "	1,835.20	Cale nº 2.
	N.G. 2 Nor. rustique	1,079.00	
Ogil	" 2 "	1,020.00	
	Rej. 1 Nor. x orge	1,012.40	
C.P.R	" 1-2 niellé	2,128.20	
	" 1-1 "	2,098.20	
	N.G. 2 Nor. rustique	2,559.30	
	Rej. 1 Nor. x orge	2,229.50	
	" 1 " " F.A	1,024.00	
	" 1 " sable, etc.	216.40	
	" 1 " ivraie	2,137.00	
	" 1 " x ivraie et F.A.	2,052.30	
	" 1 " x F. A	1,042.20	
	" 1 " x B.R.	1,044.30	
P.A.E.	" 2-2 niellé	5,886.30	
	" 2-1 "	1,092.10	
	" 2 Nor. x orge	3,101.20	

Blé chargé et mélangé sur le navire *Stadacona* vers le 1er décembre dernier, pour la *Grain Growers' Grain Company*, sur son ordre—*Fin.*

	Rej. 2 Nor. F. et A.	2,080.20	
	" 2 Nor. orge et A.	4,152.10	
	" 2 Nor. saletés et F.A.	522.30	
Kings	" 2-2 niellé	6,643.50	
	" 2-1 "	1,034.00	
B.-du-Tonnerre	" 2-2 "	1,070.40	Cale n° 1.
	" 2-1 "	1,073.00	
	" 2 Nor. x graines	3,065 20	
C.P.R.	" 2-2 niellé	1,360.30	
	" 1-2 "	1,613.10	
	" 2 Nor. x saletés	1,474.00	
	" 2 " "	1,125.50	
	" 1-3 niellé	925.50	
	" N.G. 2 Nor. rustique	2,307.10	
Emp.	" 2-2 niellé	2,873.00	
	" 2 Nor. x orge	944 10	
Ouest	" 1-2 niellé	961 30	
G.T.P	" 2-2 "	1,456.10	Cale n° 1.
	" 1-2 "	1,112.40	
	" 2-1 "	2,046.20	
P.A.E.	" 1-3 "		
	" 3 x graines	1,954.20	
	" 2-3 niellé	5,236.40	
	N.G. N° 4 rustique	983.30	
Kings	Rej. 1-3 niellé	824.00	
	Dr. N° 3 Nor.	2,378.40	
B.-du-Tonnerre	Rej. 1-3 niellé	1,042 00	
	" 3 Nor. x graines	1,426 00	
C.P.R.	" 3 Nor. rustique	2,020.50	
	N.G. 3 "	2,004 10	
	Rej. 1-3 niellé	3,178.33	
	Goose Wheat	2,084.11	
	N.G. 3 Nor. rustique x F. et A	169.20	
Ogil	" 2 Nor. rustique	975.40	Cale n° 5.
Ouest	Rej. 1-3 niellé	655.30	
Consolidés	" 1-3 "	4,855.20	
	" No. 4 x avoine	197.10	
Emp	N.G. 3 Nor. rustique	663.20	
	Rej. 1-3 niellé	7,837.00	
G.T.P.	N.G. 3 Nor. rustique	912.50	
	Rej. 1-3 niellé	10,475 50	
P.A.E.	2 avoine	1,380.14	
	Ex. 1 avoine		
	Rej. avoine et ivraie	1,707.22	
	1 avoine	2,249.24	
	3 F.A.	3,522 00	
	Rej. avoine et orge	2,238.08	
Kings	2 avoine	758.01	
B. du-Tonnerre		4,117.32	
	Ex. 1 avoine	3 623.28	Cale n° 3.
	Rej. avoine	347.12	
	2 avoine mélangé	1,803.18	
C.P.R.	2 avoine	4,012.12	
	Ex. 1 avoine	10,626.26	
	Rej. avoine et ivraie	3,011.06	
	1 avoine	3,538.28	
	3 avoine	5,763.08	
G.T.P.	2 avoine	576.08	
	Ex. 1 avoine	3,630.00	
	1 avoine	3,720.20	Cale n° 3.
	N.G. 2 ivraie	1,689.24	
Ouest	2 avoine	67.32	
Emp	2 "	990.00	
	1 "	1,635.30	
	Rej. avoine	337.22	
	N.G. "	534.24	
Consolidés	2 avoine	398.08	
	1 "	1,992.22	
Ogil	Ex. 1 avoine	1,775.20	



